



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.

K056 Impulso a la Conectividad a través de la Infraestructura

132. Secretaría de Infraestructura

1308. Subsecretaría de Ejecución y Conservación

Ejercicio fiscal 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.....	7
1.4 Estado actual del problema.....	7
1.5 Evolución del problema.....	8
1.6 Experiencias de atención.....	9
1.7 Árbol de problemas.....	11
2. Objetivos	12
2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.....	12
2.2 Árbol de objetivos.....	13
2.3 Estrategia para la selección de alternativas.....	14
2.4 Concentrado.....	14
3. Cobertura	16
3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.....	16
3.2 Estrategia de cobertura.....	18
4. Análisis de similitudes o complementariedades	18
4.1 Complementariedad y coincidencias	18
5. Presupuesto.....	19
5.1 Estimación del costo del programa presupuestario	19
5.2 Fuentes de financiamiento	19
6. Información Adicional.....	20
6.1 Información adicional relevante.....	20
7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.....	20
Bibliografía.....	21
Anexos.....	22

1. Antecedentes y Descripción del Problema

1.1 Antecedentes.

El Programa Presupuestario tiene como finalidad mejorar la conectividad entre los municipios del Estado de Puebla y en la zona metropolitana con la intención de agilizar la comunicación y el traslado de personas y bienes con mayor eficiencia y por tanto impactar de manera positiva en su competitividad y calidad de vida.

Los habitantes del interior del Estado y zona metropolitana se ven afectados en sus actividades diarias, y por tanto tienen limitadas oportunidades de desarrollo por la mala calidad en los pavimentos, lo que provoca malas condiciones en las vías de interconexión y el incremento de accidentes viales.

En lo que respecta a la mejora de las condiciones de conectividad a nivel estatal, vemos que existe una red carretera que conecta a los principales puntos del Estado y que se distribuye de manera que Puebla se define como un lugar de paso para conectar los Estados aledaños; sin embargo, existen carencias en lo que respecta a la interconexión entre las regiones del Estado, e incluso para conectar las cabeceras municipales y localidades de los municipios con las zonas de principal desarrollo de la Entidad, lo que ha provocado una falta de cobertura de servicios básicos y una limitada competitividad.

Es por ello necesario contribuir al desarrollo económico permitiendo a los municipios de la región incrementar sus actividades productivas, económicas, disminuir tiempos de traslado, agilizar la movilidad, acceder a servicios básicos y contar con vías de evacuación adecuadas para poner a resguardo a la población en caso de ocurrencia de fenómenos naturales perturbadores; esto permite que los habitantes tengan oportunidades de mejorar su calidad de vida, incrementar sus capacidades económicas y productivas con miras a combatir la desigualdad, el rezago, la discriminación y la pobreza que aún imperan en municipios de la Entidad donde las vías de acceso son escasas o inadecuadas.

En este sentido, el programa presupuestario busca combatir las condiciones adversas que enfrentan los habitantes y comunicar a todos los municipios y regiones de la Entidad a fin

de que el acceso a los servicios y mercancías esté disponible a un menor costo para la población.

En lo que respecta a la zona metropolitana, el INEGI, CONAPO y la Secretaría de Bienestar reconocen la existencia de dos zonas metropolitanas en el Estado de Puebla: la ZM Puebla-Tlaxcala y la ZM Tehuacán.

En cuanto a la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala como su nombre lo indica, está compuesta por 18 municipios del Estado de Puebla y 20 del Estado de Tlaxcala; dentro de los municipios de la Entidad Poblana la conectividad terrestre ha presentado dificultades para lograr una completa y adecuada integración que fomente el desarrollo económico y social, encadenamientos productivos, así como permitir a los habitantes disponer de mejores fuentes de empleo, calidad de vida y servicios básicos; por ello el programa presupuestario busca mejorar las condiciones de conectividad y que a su vez sea más eficiente, que permita disminuir los costos y tiempos de traslado de personas, mercancías, víveres y acercar los centros de trabajo y en general, elevar la competitividad de la zona y su desarrollo económico, misma que se ha visto afectada por los congestionamientos viales por el alto índice de aforo vehicular, el crecimiento poblacional y la infraestructura insuficiente.

1.2 Definición del problema.

Habitantes del Estado de Puebla que requieren infraestructura de conectividad cuentan con insuficientes obras de infraestructura vial con impacto social y económico adecuadas a sus necesidades, limitando su desarrollo y competitividad al interior del Estado y la zona metropolitana.

1.3 Justificación del PP.

El Programa Impulso a la Conectividad a través de la infraestructura, permite que los habitantes del Estado de Puebla que requieren infraestructura de conectividad mejoren su competitividad y tengan mayores oportunidades de desarrollo al contar con suficientes obras de infraestructura vial con impacto social y económico, adecuadas a sus necesidades y que mejoren las vías de comunicación terrestre entre los municipios del Estado de Puebla y en las zonas metropolitanas.

1.4 Estado actual del problema.

Los habitantes del estado de Puebla, principalmente los se encuentran en condición de rezago social, requieren obras que les permitan mejorar sus condiciones socioeconómicas, capacidades productivas y de integración con las zonas más desarrolladas de la Entidad, a fin de generar un desarrollo más equilibrado.

Como se hace mención en el objetivo del Artículo 1° de la Ley General de Desarrollo Social, se debe “Garantizar el pleno ejercicio de los Derechos Sociales consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, asegurando el acceso a toda la población al desarrollo social”. (CONEVAL, 2016).

La infraestructura contribuye a esto al generar condiciones para el acceso a servicios básicos y, sobre todo al desarrollar y mantener las vías de comunicación entre los municipios de la entidad; estas acciones permiten reducir la brecha de rezago social; misma que se ha acrecentado entre los municipios alejados y la Zona Metropolitana y aquellos cercanos a la misma.

Por ello es importante contribuir a reducir esta brecha a través del desarrollo de infraestructura vial, que permita no sólo conectar lugares, sino a las personas que viven en ellos y que esto les dé acceso a mayores oportunidades de desarrollo.

1.5 Evolución del problema.

Actualmente, la red carretera estatal requiere ser atendida y modernizada, los más de 12 mil kilómetros de carretera que conectan al Estado, por el crecimiento poblacional, la dinámica regional y las condiciones climáticas hoy son insuficientes para asegurar la accesibilidad.

Este concepto, referido al rasgo carretero, en conjunto con el desarrollo de infraestructura vial y de transportes contribuye al desarrollo económico regional, pues permite, además de redistribuir el empleo entre los diferentes municipios, aumentar el intercambio y la diversificación económica; asimismo generar condiciones para que los servicios públicos lleguen a las zonas más alejadas.

Si bien es cierto que la mayoría del Estado se encuentra interconectada, las condiciones en las que se encuentra la infraestructura carretera no son las óptimas; se puede observar tramos sin pavimentar en los accesos a las cabeceras municipales, zonas que por las condiciones naturales presentan deslaves o continuo desgaste e incluso, aun cuando se ha invertido en proyectos al interior del Estado, éstos no se han llevado a cabo de manera integral, lo que ha provocando que exista una gran cantidad de caminos poco interconectados, dando como resultado que al tiempo haya poblaciones sin comunicación y otras están más integradas a otros Estados, lo que muestra una débil integración territorial al interior (Tapia, 2018)

Es necesario entonces promover la modernización de las redes carreteras mediante programas de conservación preventivos y correctivos, ampliando la infraestructura existente y creando nuevas rutas para mejorar la comunicación e integración, el desarrollo productivo y comercial regional.

1.6 Experiencias de atención.

El programa Impulso a la Conectividad a través de la Infraestructura surge de los programas: Interconectividad Estatal y Conectividad Metropolitana, ya que se pretende que la accesibilidad sea vista desde un punto de vista integral, viendo el Estado, sus municipios y Regiones como un todo que necesita ser planificado en conjunto y no por partes lo que permitirá una estrategia más acertada de atención.

Programa	Población Objetivo	Objetivo del Programa	Operación	Resultados
K052 Conectividad Metropolitana	Habitantes de la Zona Metropolitana de Puebla que requieren infraestructura de conectividad	Fortalecer el desarrollo territorial del estado para un mejor desarrollo humano, mediante criterios de equilibrio que vinculen el medio ambiente y la red policéntrica de ciudades, en aliento a sus vocaciones productivas e infraestructuras. Todo ello bajo una visión de habitabilidad, competitividad, cohesión social, diversidad económica y conservación sustentable del medio ambiente.	En la entidad hay localidades que han experimentado un rápido crecimiento poblacional, lo que se refleja en el incremento del aforo vehicular, este crecimiento ha generado la necesidad de hacer más eficiente las comunicaciones. En este sentido, se pavimentaron más de 112 kilómetros de vialidades primarias con concreto hidráulico, principalmente en la Zona Metropolitana de Puebla de 2011 a 2016.	<p>En el ejercicio fiscal 2017 se llevaron a cabo acciones y estrategias que permitieron alcanzar los logros siguientes:</p> <p>La Posición de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala alcanzada en el Índice de Competitividad Urbana fue 11.</p> <p>El porcentaje de habitantes beneficiados de la zona metropolitana con la construcción y mejora de obras emblemáticas fue de: 106.49%</p> <p>El porcentaje de acciones para el mejoramiento de obras de conectividad metropolitana realizadas, fue de: 100.00%</p>

<p>E008 Interconectividad Estatad</p>	<p>Habitantes del Estado de Puebla que requieren obras de interconectividad estatal y de infraestructura y que se encuentran en municipios con rezago social alto y muy alto.</p>	<p>Fortalecer el desarrollo territorial del estado para un mejor desarrollo humano, mediante criterios de equilibrio que vinculen el medio ambiente y la red policéntrica de ciudades, en aliento a sus vocaciones productivas e infraestructuras. Todo ello bajo una visión de habitabilidad, competitividad, cohesión social, diversidad económica y conservación sustentable del medio ambiente.</p>	<p>Este programa se ejecutó en el Estado de Puebla, beneficiando a las 7 regiones que lo componen</p>	<p>En el ejercicio fiscal 2017 se llevaron a cabo acciones y estrategias que permitieron alcanzar los logros siguientes:</p> <p>En el Índice de Infraestructura Carretera Atendida se alcanzó una cobertura de 14.25%</p> <p>Densidad de la Red Carretera tuvo una cobertura del 33.01%</p> <p>Porcentaje de Cobertura de carreteras atendidas y caminos de la Red del Estado, 100.00%</p> <p>Porcentaje de Obras de Infraestructura Edificada Ejecutadas, 92.50%</p>
---	---	---	---	---

1.7 Árbol de problemas.



2. Objetivos

2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

Alineación de Objetivos al Plan Estatal de Desarrollo:

Eje 4. Infraestructura, Movilidad y Desarrollo Sostenible y Sustentable

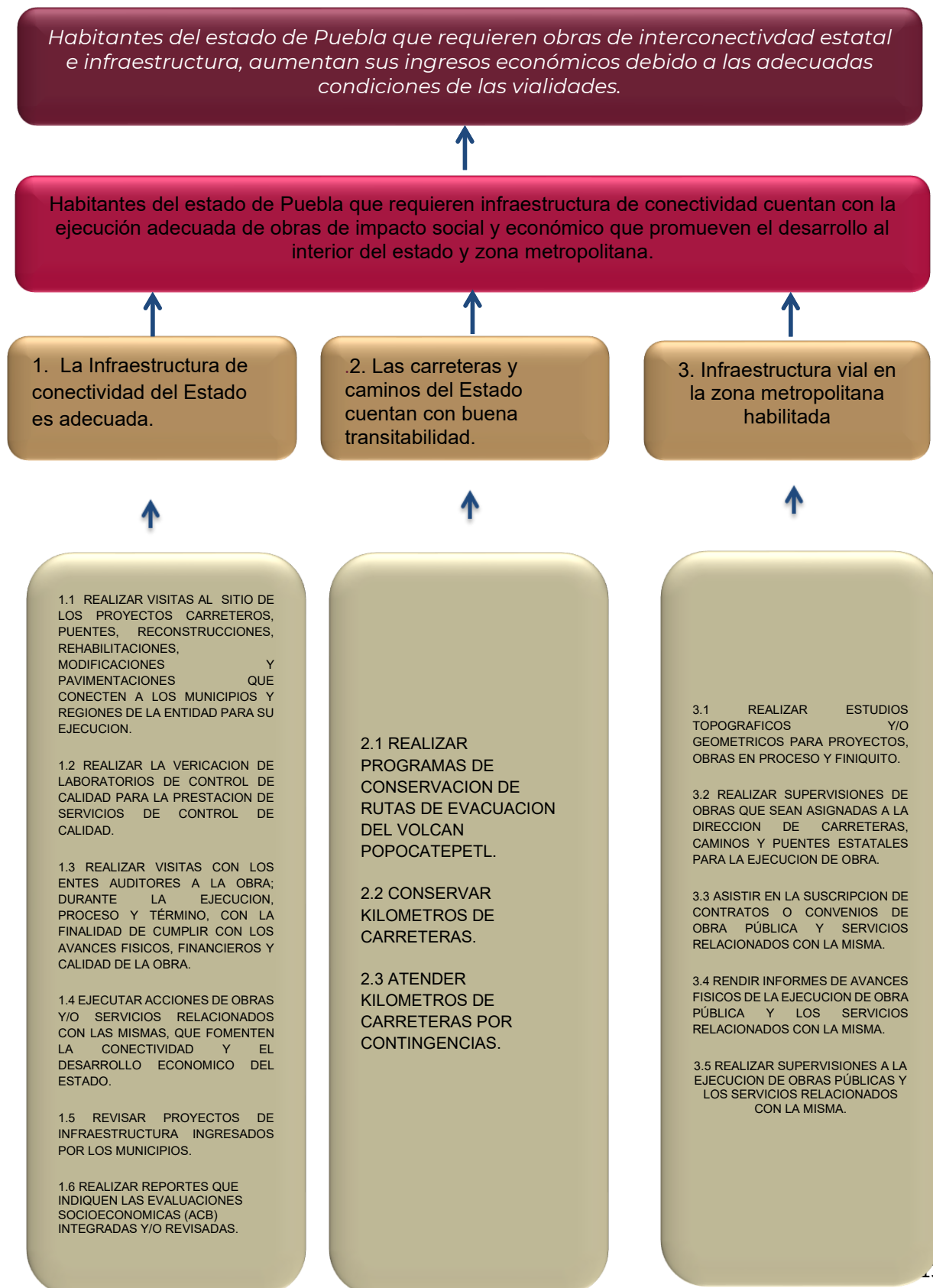
Objetivo: Integrar regionalmente al Estado, mejorando la gestión territorial con base en criterios y tendencias económicas, políticas, sociales y medioambientales.

Programa 19. Infraestructura con Visión Regional

Objetivo: Mejorar la infraestructura a través de las intervenciones conjuntas de federación, estado y municipio, para mejorar el bienestar y el nivel de vida de las comunidades poblanas.

Estrategia: Eficientar la asignación y aplicación del presupuesto destinado a inversión en infraestructura de manera equitativa en todas las regiones del Estado.

2.2 Árbol de objetivos.



2.3 Estrategia para la selección de alternativas.

De los medios planteados para la solución del problema que se plantea en los árboles, se encuentran como factibles de realizarse por el Programa Presupuestario los que se cuentan con las siguientes características:

- Son viables para su implementación.
- Se cuenta con los factores y recursos para su ejecución.
- Permiten atender el problema de manera puntual.
- Son las mejores alternativas para contribuir al objetivo del programa.

Son atribuciones de la Secretaría de Infraestructura.

2.4 Concentrado.

Árbol del Problema	Árbol del Objetivo	Resumen Narrativo
Efectos	Fines	Fin
Habitantes del estado de Puebla que requieren obras de interconectividad estatal e infraestructura, disminuyen sus ingresos económicos debido a las inadecuadas condiciones de las vialidades.	Habitantes del estado de Puebla que requieren obras de interconectividad estatal e infraestructura, aumentan sus ingresos económicos debido a las adecuadas condiciones de las vialidades.	Contribuir a fortalecer la infraestructura vial para los habitantes del estado mediante la adecuada planeación y ejecución de la obra pública que permita eficientar el traslado de personas, bienes y servicios.
Problema Central	Solución	Propósito
Habitantes del estado de Puebla que requieren infraestructura de conectividad cuentan con la ejecución inadecuada de obras de impacto social y económico que frenan el desarrollo al interior del estado y zona metropolitana	Habitantes del estado de Puebla que requieren infraestructura de conectividad cuentan con la ejecución adecuada de obras de impacto social y económico que promueven el desarrollo al interior del estado y zona metropolitana.	Los habitantes del Estado de Puebla mejoran su movilidad por la ejecución adecuada de acciones de infraestructura vial que inciden en la conectividad al interior del Estado y la zona metropolitana.
Causa (1er Nivel)	Medios (1er Nivel)	Componentes

<p>1. La Infraestructura de conectividad del Estado es inadecuada.</p> <p>2. Las carreteras y caminos del Estado cuentan con transitabilidad insuficiente.</p> <p>3. Infraestructura vial en la zona metropolitana inhabilitada.</p>	<p>1. La Infraestructura de conectividad del Estado es adecuada.</p> <p>2. Las carreteras y caminos del Estado cuentan con buena transitabilidad.</p> <p>3. Infraestructura vial en la zona metropolitana habilitada</p>	<p>1. Acciones de infraestructura para mejorar la conectividad del Estado realizadas</p> <p>2. Carreteras y Caminos atendidos</p> <p>3. Obras de infraestructura vial en la zona metropolitana, ejecutadas.</p>
Causa (2do Nivel)	Medios (2do Nivel)	Actividades
<p>1.1 LAS CONDICIONES CLIMATICAS RETRASAN LAS VISITAS A LOS MUNICIPIOS Y REGIONES DE LA ENTIDAD PARA REALIZAR PROYECTOS DE EJECUCION DE OBRAS.</p> <p>1.2 LOS CONTRATOS DE OBRA PRESENTAN VICIOS OCULTOS EN LA ADECUADA ELECCIÓN DE MATERIALES, CALIDAD, OPERATIVIDAD Y FUNCIONALIDAD.</p> <p>1.3 EL SEGUIMIENTO DE LOS AVANCES FISICOS, FINANCIEROS Y CALIDAD DE LAS OBRAS SE REALIZA DE MANERA INADECUADA.</p> <p>1.4 EL ESTADO CUENTA CON LA EJECUCION DE OBRAS Y/O ACCIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA INCREMENTAR LA CONECTIVIDAD Y EL DESARROLLO ECONOMICO DEL ESTADO EN SEGUIMIENTO AL DESARROLLO EQUITATIVO DE LAS REGIONES DE MANERA INSUFICIENTE.</p> <p>1.5 LOS MUNICIPIOS CUENTAN CON INFRAESTRUCTURA VIAL INADECUADA LO QUE DIFICULTA EL ACCESO ASI COMO EL DESARROLLO EQUITATIVO DE LAS REGIONES.</p> <p>1.6 LA ELABORACION DE LOS TERMINOS DE REFERENCIA SE LLEVA A CABO DE MANERA INADECUADA.</p> <p>2.1 LA POBLACION CUENTA CON ACCESO INEFICIENTE A SUS CENTROS LABORALES Y DE TRANSPORTE DE</p>	<p>1.1 REALIZAR VISITAS AL SITIO DE LOS PROYECTOS CARRETEROS, PUENTES, RECONSTRUCCIONES, REHABILITACIONES, MODIFICACIONES Y PAVIMENTACIONES QUE CONECTEN A LOS MUNICIPIOS Y REGIONES DE LA ENTIDAD PARA SU EJECUCION.</p> <p>1.2 REALIZAR LA VERICACION DE LABORATORIOS DE CONTROL DE CALIDAD PARA LA PRESTACION DE SERVICIOS DE CONTROL DE CALIDAD.</p> <p>1.3 REALIZAR VISITAS CON LOS ENTES AUDITORES A LA OBRA; DURANTE LA EJECUCION, PROCESO Y TÉRMINO, CON LA FINALIDAD DE CUMPLIR CON LOS AVANCES FISICOS, FINANCIEROS Y CALIDAD DE LA OBRA.</p> <p>1.4 EJECUTAR ACCIONES DE OBRAS Y/O SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS, QUE FOMENTEN LA CONECTIVIDAD Y EL DESARROLLO ECONOMICO DEL ESTADO.</p> <p>1.5 REVISAR PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA INGRESADOS POR LOS MUNICIPIOS.</p> <p>1.6 REALIZAR REPORTES QUE INDIQUEN LAS EVALUACIONES SOCIOECONOMICAS (ACB) INTEGRADAS Y/O REVISADAS.</p> <p>2.1 REALIZAR PROGRAMAS DE CONSERVACION DE RUTAS DE EVACUACION DEL VOLCAN POPOCATEPETL.</p> <p>2.2 CONSERVAR KILOMETROS DE CARRETERAS.</p> <p>2.3 ATENDER KILOMETROS DE CARRETERAS POR CONTINGENCIAS.</p> <p>3.1 REALIZAR ESTUDIOS TOPOGRAFICOS Y/O</p>	<p>1.1 REALIZAR 15 VISITAS AL SITIO DE LOS PROYECTOS CARRETEROS, PUENTES, RECONSTRUCCIONES, REHABILITACIONES, MODIFICACIONES Y PAVIMENTACIONES QUE CONECTEN A LOS MUNICIPIOS Y REGIONES DE LA ENTIDAD PARA SU EJECUCION.</p> <p>1.2 REALIZAR LA VERICACION DE 15 LABORATORIOS DE CONTROL DE CALIDAD PARA LA PRESTACION DE SERVICIOS DE CONTROL DE CALIDAD.</p> <p>1.3 REALIZAR 9 VISITAS CON LOS ENTES AUDITORES A LA OBRA; DURANTE LA EJECUCION, PROCESO Y TÉRMINO, CON LA FINALIDAD DE CUMPLIR CON LOS AVANCES FISICOS, FINANCIEROS Y CALIDAD DE LA OBRA.</p> <p>1.4 EJECUTAR 4 ACCIONES DE OBRAS Y/O SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS, QUE FOMENTEN LA CONECTIVIDAD Y EL DESARROLLO ECONOMICO DEL ESTADO.</p> <p>1.5 REVISAR 5 PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA INGRESADOS POR LOS MUNICIPIOS.</p> <p>1.6 REALIZAR 12 REPORTES QUE INDIQUEN LAS EVALUACIONES SOCIOECONOMICAS (ACB) INTEGRADAS Y/O REVISADAS.</p> <p>2.1 REALIZAR 1 PROGRAMA DE CONSERVACION DE RUTAS DE EVACUACION DEL VOLCAN POPOCATEPETL.</p> <p>2.2 CONSERVAR 50 KILOMETROS DE CARRETERAS.</p> <p>2.3 ATENDER 200 KILOMETROS DE CARRETERAS POR CONTINGENCIAS.</p> <p>3.1 REALIZAR 36 ESTUDIOS TOPOGRAFICOS Y/O</p>

<p>BIENES Y SERVICIOS, EN CASO DE CONTINGENCIAS.</p> <p>2.2 LAS CONDICIONES DE LA RED ESTATAL CARRETERA SE ENCUENTRAN DAÑADAS.</p> <p>2.3 LA POBLACION REQUIERE DE ACCESO HACIA SUS CENTROS DE TRABAJO Y TRASLADO DE BIENES Y SERVICIOS EN BUENAS CONDICIONES.</p> <p>3.1 LOS PROYECTOS Y OBRAS QUE SE REALIZAN REQUIEREN DE LA VERIFICACION DE VOLUMENES Y AREAS.</p> <p>3.2 LA SUPERVISION DE OBRAS PARA SU EJECUCION SE REALIZA DE MANERA INADECUADA.</p> <p>3.3 LA SUSCRIPCION DE CONTRATOS Y CONVENIOS DE OBRA PUBLICA PRESENTA RETRASOS EN PARA LA ADECUADA INTEGRACION DE EXPEDIENTES UNITARIOS.</p> <p>3.4 EL SEGUIMIENTO DEL AVANCE FISICO DE LA EJECUCION DE OBRAS PUBLICAS ES INADECUADO.</p> <p>3.5 LA EJECUCION DE OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA INCUMPLE CON EL PROGRAMA ANUAL DE OBRAS.</p>	<p>GEOMETRICOS PARA PROYECTOS, OBRAS EN PROCESO Y FINIQUITO.</p> <p>3.2 REALIZAR SUPERVISIONES DE OBRAS QUE SEAN ASIGNADAS A LA DIRECCION DE CARRETERAS, CAMINOS Y PUENTES ESTATALES PARA LA EJECUCION DE OBRA.</p> <p>3.3 ASISTIR EN LA SUSCRIPCION DE CONTRATOS O CONVENIOS DE OBRA PÚBLICA Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA.</p> <p>3.4 RENDIR INFORMES DE AVANCES FISICOS DE LA EJECUCION DE OBRA PÚBLICA Y LOS SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA.</p> <p>3.5 REALIZAR SUPERVISIONES A LA EJECUCION DE OBRAS PÚBLICAS Y LOS SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA.</p>	<p>GEOMETRICOS PARA PROYECTOS, OBRAS EN PROCESO Y FINIQUITO.</p> <p>3.2 REALIZAR 15 SUPERVISIONES DE OBRAS QUE SEAN ASIGNADAS A LA DIRECCION DE CARRETERAS, CAMINOS Y PUENTES ESTATALES PARA LA EJECUCION DE OBRA.</p> <p>3.3 ASISTIR EN LA SUSCRIPCION DE 25 CONTRATOS O CONVENIOS DE OBRA PÚBLICA Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA.</p> <p>3.4 RENDIR 12 INFORMES DE AVANCES FISICOS DE LA EJECUCION DE OBRA PÚBLICA Y LOS SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA.</p> <p>3.5 REALIZAR 58 SUPERVISIONES A LA EJECUCION DE OBRAS PÚBLICAS Y LOS SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA.</p>
---	---	---

3. Cobertura

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

a) Justificación de los criterios de focalización de la Población de Referencia:

La información usada se basa en las Proyecciones de Población del Consejo Nacional de Población (CONAPO) 2010-2030 y corresponde a la población total del Estado que se puede beneficiar con el desarrollo de obras de infraestructura.

b) Justificación de los criterios de focalización de la Población Potencial:

Se seleccionaron los Habitantes del estado de Puebla que requieren obras de infraestructura de conectividad.

c) Justificación de los criterios de focalización de la Población Objetivo:

Habitantes del Estado de Puebla que requieren obras de infraestructura de conectividad y que se encuentran en municipios con rezago social alto y muy alto.

d) Justificación de los criterios de focalización de la Población Atendida:

Habitantes del estado de Puebla que requieren infraestructura de conectividad y que fueron atendidos por el programa (beneficiarios).

	Definición de la Población	Cantidad	Última fecha de actualización	Periodicidad para realizar la actualización	Fuente de Información
Población de Referencia	HABITANTES	6,483,273.00	2019	ANUAL	CONAPO, Proyecciones de población a 2030
Población Potencial	HABITANTES	653,523.00	2019	ANUAL	Estimaciones realizadas con información de CONAPO
Población Atendida	HABITANTES	13,906.00	2019	ANUAL	Estimaciones realizadas con información de CONAPO
Población Objetivo	HABITANTES	5,763.00	2019	ANUAL	Estimaciones realizadas con información de CONAPO

3.2 Estrategia de cobertura.

POBLACION POTENCIAL.- Son los 653,523.00 habitantes que requieren infraestructura de conectividad.

MAGNITUD (POBLACION OBJETIVO).- Asciede a 5,763.00 habitantes requieren obras de infraestructura de conectividad y que se encuentran en municipios con rezago social alto y muy alto.

DESCRIPCION DEL RESULTADO ESPERADO.- Se logrará infraestructura de conectividad en las zonas con rezago social alto y muy alto.

DETERMINACION DE LA META.- Se tomó como referencia los habitantes para los cuales ya se tienen planeadas las acciones a emprender con el programa.

4. Análisis de similitudes o complementariedades

4.1 Complementariedad y coincidencias

Identificar las similitudes o complementariedades existentes con otros Programas Presupuestarios de la Administración Pública Estatal, determinando si corresponden al propósito o población objetivo

Nombre del PP	K056 Impulso a la Conectividad a través de la Infraestructura, 2020		
Institución	. Secretaría de Infraestructura		
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

5.1 Estimación del costo del programa presupuestario

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios Personales	\$*
2000 Materiales y Suministros	\$3,933,900.00
3000 Servicios Generales	\$72,461,950.00**
4000 Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas	\$*
5000 Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles	\$*
6000 Inversión Pública	\$*
Total	\$76,395,850.00

* No se incluyen los capítulos 1000, 4000, 5000, 6000, 7000 y 9000, ya que corresponde a partidas centralizadas que son administradas y cuantificadas por la Secretaría de Planeación y Finanzas.

**No se incluye la Partida 3980, correspondiente al Impuesto sobre Nómina toda vez que ésta administrada y cuantificada por la Secretaría de Planeación y Finanzas.

5.2 Fuentes de financiamiento

Fuente de financiamiento	Monto en pesos corrientes
Recursos Federales	\$
Recursos Estatales	\$76,395,850.00***
Total	\$76,395,850.00***

***No se incluyen los capítulos 1000, 4000, 5000, 6000, 7000 y 9000, ya que corresponde a partidas centralizadas que son administradas y cuantificadas por la Secretaría de Planeación y Finanzas. No se incluye la Partida 3980, correspondiente al Impuesto sobre Nómina toda vez que ésta administrada y cuantificada por la Secretaría de Planeación y Finanzas.

6. Información Adicional

6.1 Información adicional relevante

No aplica

7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.

Registro del Programa Presupuestario
Tipología del PP: Tipología del PP y Descripción de la Tipología
Programa Presupuestario: Número consecutivo y nombre del PP. <small>En caso de tratarse de un PP de nueva creación, solo se colocará el nombre</small>
Unidad Responsable del PP: Nombre

En caso de que el PP sea operado por más de una UR se deberá especificar las funciones que cada una desarrollará respecto al mismo.

Denominación de UR's que participan	Funciones por UR en el Programa Presupuestario
	■
	■
	■

Bibliografía

A Fuente:

- Instituto Mexicano para la competitividad A.C. Índice de Competitividad Estatal, 2018.

Tapia Guerrero, L. (2018). Infraestructura carretera y economía regional. El caso de los productores de ajo de Oaxaca y Puebla. *Región Y Sociedad*, 30(73). doi:10.22198/rys.2018.73.a944, disponible en:
 gregar la Bibliografía utilizada en orden alfabético.

<< Agregar texto >>

- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____

Anexos

<< Agregar texto>>