# Estructura de Diagnóstico del Programa Presupuestario (PP)

# G-004 SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, 2023

## CARRETERAS DE CUOTA - PUEBLA

Ejercicio fiscal 2023

Última Actualización enero 2023

## Hoja de Control de Actualizaciones del Diagnóstico

| Revisión y Ejercicio Fiscal | Fecha dd/mm/aaaa | Descripción de la Modificación (Apartado / Sub apartado) |
|---|---|---|
| Rev: 01 2023 | 25/01/2023 | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

# 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. ..... 14
1.5 Evolución del problema. ..... 14
1.6 Experiencias de atención. ..... 16
1.7 Árbol de problemas. ..... 17
2. Objetivos ..... 18
2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención. ..... 18
2.2 Árbol de objetivos. ..... 23
2.3 Estrategia para la selección de alternativas. ..... 24
2.4 Concentrado. ..... 24
3. Cobertura ..... 26
3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información. ..... 26
3.2 Estrategia de cobertura. ..... 28
4. Análisis de similitudes o complementariedades ..... 29
4.1 Complementariedad y coincidencias ..... 29
5. Presupuesto ..... 29
5.1 Estimación del costo del programa presupuestario ..... 29
5.2 Fuentes de financiamiento ..... 30
6. Información Adicional ..... 30
6.1 Información adicional relevante ..... 30
7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario. ..... 30
Bibliografía ..... 31
Anexos ..... 32

# 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 Movilidad y Transportes y que 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 para el ejercicio 2022, de 57 mil 321 vehículos.

Carreteras de Cuota – Puebla, tiene a su cargo 7 carreteras concesionadas, 6 en operación y 1 en construcción. Dichas Autopistas han sido concesionadas a distintos concesionarios, los cuales se encuentran obligados a dar cumplimiento a cada uno de los Títulos de Concesión, y es el objeto de este Organismo verificar que se esté dando cumplimiento a los mismos, a través de la Dirección de Análisis y Seguimiento Técnico.

Las Autopistas en operación, se encuentran concesionadas de la siguiente manera, la Autopista Siglo XXI o Atlixco – Jantetelco se concesionó el 29 de mayo de 1995, con una longitud de 55.1 Km, 48.6 Km en Puebla y 6.5 en Morelos, las Autopistas Vía Atlixcáyotl, Virreyes – Teziutlán y Apizaco – Huauchinango, fueron concesionadas en el llamado Paquete Carretero, el Título de Concesión fue otorgado el 7 de diciembre 2012 y cubre un total de 142.62 Km, 18.65 Km de la Vía Atlixcáyotl, 60.86 Km de la Virreyes Teziutlán y 63.11 Km de la Autopista Apizaco – Huauchinango. El Viaducto Elevado de Puebla o Segundo Piso se concesionó el 18 de agosto de 2014 e inició operaciones el 19 de octubre de 2016, tiene una longitud de 15.3 Km. La Vía San Martín Texnelucan – Huejotzingo, se concesionó el 27 de mayo de 2016 e inició operaciones el 9 de agosto de 2018, tiene una longitud de 18.4 km. De cada uno de estos kilómetros es necesario realizar supervisiones para verificar que los mismos se encuentren en buen estado para los usuarios.

De la Autopista Cuapiaxtla – Cuacnopalan actualmente se encuentran construidos 26.2 Km del tramo de Cuapiaxtla a El Seco, y el tramo que va de El Seco a Cuacnopalan se encuentra en proceso de ser construido, por lo que este Organismo se encuentra junto con la Concesionaria

realizando los trámites correspondientes para poder llevar a cabo la construcción y así poder estar en posibilidades de realizar la verificación de dicha acción.

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, a través de la Dirección de Transporte Masivo.

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 231,428.40 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.

## 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 comunicación y los sistemas de transporte 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 de traslado 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.

El problema central que se busca solucionar, es que los usuarios de la infraestructura vial y de transporte concesionados en el Estado de Puebla presenten dificultades de traslado debido a problemas de calidad en la Infraestructura a cargo del Organismo, lo cual conlleva a un decremento en los usuarios que se trasladan en la Infraestructura. Este decremento tiene un impacto directo en los ingresos que reciben las Concesionarias y por lo tanto en las contraprestaciones que recibe el Organismo.

Se han detectado tres causas principales a atender. En cuanto a las Autopistas se refiere, es que no se realice una apropiada medición a la calidad en la Infraestructura carretera, en cuanto a RUTA es la deficiencia en la supervisión de la operación de la misma y por lo que respecta a la operación del Tren Turístico Puebla – Cholula es que se lleve a cabo una deficiente prestación de la supervisión al mantenimiento de la operadora.

## 1.3 Justificación del PP

El programa presupuestal de Carreteras de Cuota – Puebla G004, Supervisión, Inspección y Vigilancia de la Operación, Conservación, Mantenimiento y Construcción de la Infraestructura de Cuota de Jurisdicción Estatal, 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.

**Autopistas**

El desarrollo de infraestructura carretera es un componente fundamental para determinar el crecimiento y desarrollo económico de un país, constituyendo un pilar para la conectividad de los diversos sectores que componen a la sociedad, promoviendo el intercambio de bienes y servicios, así como el traslado y comunicación de la población para la atención de necesidades de salud, educación, entre otras; bajo este contexto el desarrollo de la infraestructura carretera ha formado a lo largo de los años parte de las prioridades fundamentales de los gobiernos de diversos países.

La realización de estas obras cumple su propósito de hacer más seguro y eficiente el movimiento de bienes y personas que circulan a través de ellos, obteniendo beneficios para los usuarios al lograrse mayores velocidades de desplazamiento, lo que contribuye a la disminución de los costos de operación vehicular y los tiempos de recorrido.

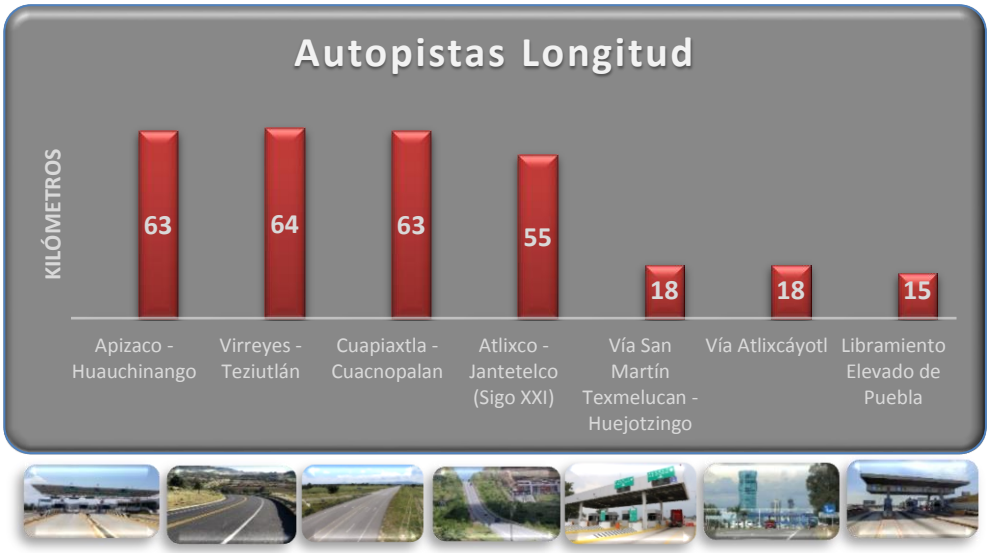
Debido a que la Infraestructura de Cuota de Jurisdicción Estatal se encuentra Concesionada, es necesario llevar a cabo una adecuada supervisión al cumplimiento de los Títulos de Concesión, ya que existen muchos factores que contribuyen negativamente al estado físico de las Autopistas, tales como el desgaste natural, condiciones técnicas de construcción no adecuadas, transito no acorde a las condiciones técnicas de la infraestructura, afectaciones por condiciones climáticas, entre otras.

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.

Tomando en consideración lo anterior, Carreteras de Cuota Puebla se encarga de realizar visitas a las diferentes Autopistas Concesionadas (Imagen 1), para verificar la operación y el estado físico de las mismas y con base en estas inspecciones agendadas mensualmente, elabora reportes de

calidad en el servicio de la infraestructura carretera de jurisdicción estatal concesionada, a través de la supervisión, inspección, conservación y mantenimiento que satisfaga la afluencia del sistema carretero, que establezcan una calificación, para su posterior evaluación, en virtud que las carreteras concesionadas mantengan la calificación mínima requerida conforme a las Normas establecidas por la SCT para su evaluación y, de esta manera estar en posibilidades de garantizar la seguridad, calidad y agilidad en el traslado de los usuarios de esta infraestructura.

Imagen 1. Autopistas concesionadas a cargo de Carreteras de Cuota Puebla




**Apizaco – Huauchinango**, inicio operación el 5 de mayo de 2015, con una longitud de 63.11 km, tipo A2 (conforme a la norma de la SCT), con ancho de corona de 12 m., con velocidad de 110 Km/h., con tiempo de recorrido de 35 minutos, una caseta de cobro. Los municipios por los que cruza la autopista son: Tlaxco-Tlaxcala, Chignahuapan-Puebla, Zacatlán-Puebla, Ahuazotepec-Puebla, Acaxochitlán-Hidalgo y Huauchinango-Puebla.

**Virreyes – Teziutlán**, inicio operación el 7 de octubre de 2003, con una longitud de 64 km, tipo A2 (conforme a la norma de la SCT), con ancho de corona de 12 m., con velocidad de 110 Km/h., con tiempo de recorrido de 35 minutos, con dos casetas de cobro; los municipios por los que cruza la autopista son: Ocotepec, Cuyuaco, Zaragoza, Tlatlauquitepec, Atempan, Chignautla y Teziutlán.

**Cuapiaxtla - Cuacnopalan**, En construcción con una longitud de 63.66 km, tipo A2 (conforme a la norma de la SCT), con ancho de corona de 12 metros, con velocidad de 110 Km/h., con tiempo de recorrido de 40 minutos, con una casetas de cobro; los municipios por los que cruza la autopista son: Cuapiaxtla-Tlaxcala, San José Chiapa-Puebla, Mazapiltepec de Juárez-Puebla, San Salvador El Seco Puebla, Soltepec-Puebla, San Juan Atenco-Puebla, Quecholac-Puebla, Chalchicomula de Sesma-Puebla y Palmar de Bravo-Puebla.

**Atlixco - Jantetelco (Sigo XXI),** inicio operación el 25 de febrero de 2006, con una longitud de 55.1 km, tipo A2 (conforme a la norma de la SCT), con ancho de corona de 12 m., con velocidad de 110 Km/h., con tiempo de recorrido de 35 minutos, con una casetas de cobro; los municipios por los que cruza la autopista son: Tianguismanalco-Puebla, Atzitzihuacán-Puebla, Tochimilco-Puebla, Acteopan-Puebla, Cohuecan-Puebla, Temoac-Morelos y Jantetelco-Morelos.

**Vía San Martín Texmelucan - Huejotzingo**, inicio operación el 9 de agosto de 2018, con una longitud de 18.4 km, tipo A2 (conforme a la norma de la SCT), con ancho de corona de 12 m., con velocidad de 110 Km/h., con tiempo de recorrido de 15 minutos, con una casetas de cobro; los municipios por los que cruza la autopista son: Huejotzingo, Chiautzingo y San Martín Texmelucan.

**Vía Atlixcáyotl**, inicio operación el 18 de noviembre de 1989, con una longitud de 18.65 km, tipo A4S (conforme a la norma de la SCT), con ancho de corona de 21m., con velocidad de 110 Km/h., con tiempo de recorrido de 15 minutos, con una casetas de cobro; los municipios por los que cruza la autopista son: Puebla, San Andrés Cholula, Ocoyucan, Santa Isabel Cholula y Atlixco.

**Libramiento Elevado**, inicio operación el 19 de octubre de 2016, con una longitud de 15.3 km, tipo A4 (conforme a la norma de la SCT), con ancho de corona de 21m., con velocidad de 110 Km/h., con tiempo de recorrido de 21 minutos, con una casetas de cobro; los municipios por los que cruza la autopista son: Coronango, Cuautlancingo y Puebla.

**Red Urbana de Transporte Articulado**

En los últimos 30 años, la ciudad de Puebla pasó de ser una ciudad media para transformarse en el núcleo central de la 4ª Zona Metropolitana más poblada del país, registrando un creciente índice de motorización, al haberse incrementado en 4.6 veces el número de vehículos automotores, mientras que el número de habitantes se duplicó. El crecimiento exponencial ha conllevado a la saturación de las principales vialidades en hora pico, y como consecuencia, la reducción de velocidad de cruceros incrementa el tiempo de traslado y costos para la ciudadanía, así como la generación de mayores emisiones contaminantes.

Por lo anterior la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) impulsa la modernización del sistema de transporte colectivo de pasajeros de la Zona Metropolitana de Puebla; representa una alternativa técnica, ambiental, económica y socialmente viable, que contribuye a resolver la problemática de movilidad que enfrentan los habitantes día con día; Ordena los habituales medios de transporte e integra nuevas redes urbanas, estas redes están conformadas por carriles exclusivos (confinados) y rutas complementarias, por donde circulan autobuses de alta capacidad.

Los autobuses de RUTA cuentan con tecnología de punta, ambientalmente limpio, económicamente eficiente, con ciclos semafóricos sincronizados, monitoreados y, conectan

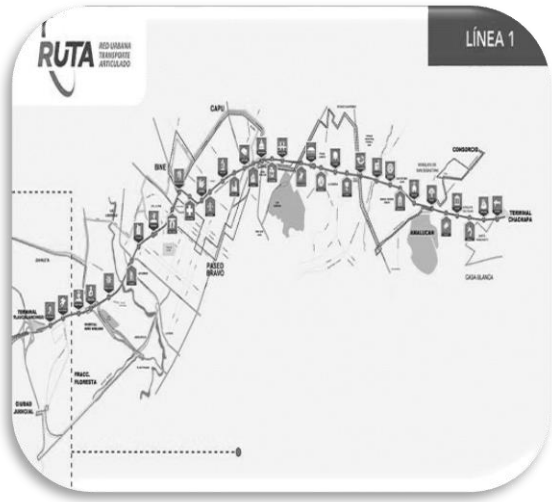
diversos puntos de la Zona Metropolitana de Puebla; brinda un servicio de excelente calidad, cuenta con carril confinado, estaciones de ascenso- descenso -sistema de prepago, estaciones de plataforma alta que permiten ascensos y descenso a nivel de autobuses permitiendo la accesibilidad para las personas de la tercera edad y con algún tipo de discapacidad.

La Red Urbana de Transporte Articulado tiene una infraestructura de 2 carriles confinados de 18.5 Km., permiten el libre tránsito de los autobuses articulados, realizando un traslado más rápido y seguro, con capacidad de160 pasajeros, con un sistema de prepago automatizado por medio de una tarjeta inteligente que se adquiere en las máquinas ubicadas en todos los paraderos de las Líneas 1, 2 y 3. Cuenta con 38 estaciones de plataforma alta, que permiten el ingreso a los autobuses articulados; así como 2 terminales que se utilizan como encierros, talleres y estaciones de abasto de combustible.

La Red Urbana de Transporte Articulado es operado desde el “Centro de Control de Operaciones” con el objetivo de ubicar el recorrido de cada autobús y programar su frecuencia de paso por cada paradero.

**Líneas de la Red Urbana de Transporte Articulado**

**Línea 1 corredor Chachapa – Tlaxcalancingo** atraviesa la Zona Metropolitana de Puebla de Nororiente a Surponiente, uniendo dos extremos del Periférico Ecológico y tocando parte de los municipios de Amozoc y San Andrés Cholula, recorre una distancia de 13.8 km., cuenta con 36 paraderos y 12 alimentadoras, con horario de atención de 05:00 a 23:00 horas de lunes a sábado y 06:00 a 23:00 horas de domingo y días festivos.

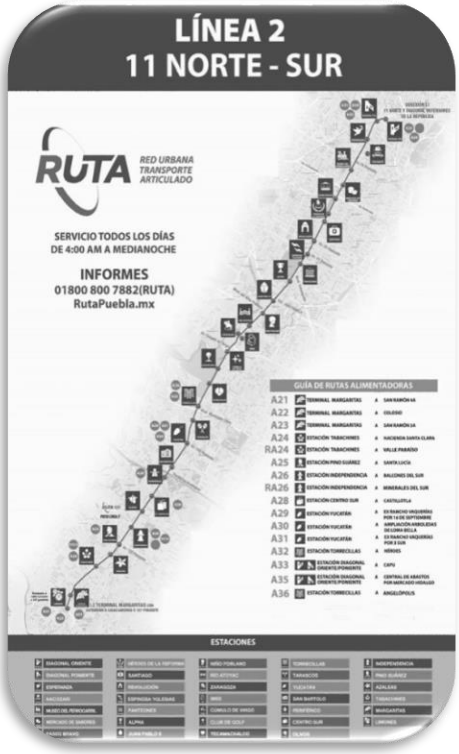



**Alimentadoras**

**A1** Tlaxcalancingo - Malacatepec / Coltzingo
**A2**-A Ocoyucan - Tlaxcalancingo - Centro (Ramal)
**A3** Tonanzintla - Tlaxcalancingo
**A3-A** Tonanzintla - Tlaxcalancingo - Centro (Ramal)
**A4** Tlaxcalancingo - Adoquín - Tlaxcalancingo
**A6** Estadios - Lomas de Angelópolis
**A6-A** Estadios - Ciudad Judicial
**A8** Bosques - CAPU
**A9** Bosques-Suburbia
Chachapa-Centro
Tlaxcalancingo-Centro

**Línea 2 corredor Margaritas – Diagonal** recorre la avenida 11 Norte – Sur desde Diagonal Defensores de la República hasta la Terminal Margaritas con extensión a calle Limones o 157

poniente, cubriendo una distancia de 13.8 Km, cuenta con 34 paraderos , 17 alimentadoras, con horario de atención de 04:00 a 23:00 horas de lunes a domingo.




**Alimentadoras**

**A21** Margaritas - San Ramón 4A
**A22** Margaritas - Colosio
**A23** Margaritas - San Ramón 3A
**A24** Tabachines - Hacienda Santa Clara
**RA24** Tabachines - Valle Paraíso
**A25** Pino Suárez - Santa Lucía
**A26** Independencia - Balcones del Sur
**RA26** Independencia - Minerales del Sur
**A28** Centro Sur - Castillotla
**A29** Yucatán - Balcones del Sur por 16 de Septiembre
**A30** Yucatán - Ampliación Arboledas de Loma Bella
**A31** Yucatán - Ex-Rancho Vaquerías por 3 Sur
**A32** Torrecillas - Héroes
**A33** Diagonal Oriente/Poniente - CAPU
**A34** Diagonal Oriente/Poniente - Central de Abastos por 11 Norte
**A35** Diagonal Oriente/Poniente - Central de Abastos por Mercado Hidalgo
**A36** Torrecillas – Angelópolis

**<u>Línea 3 corredor principal Valsequillo – CAPU</u>** cuenta con dos recorridos distintos:

Atraviesa la Zona Metropolitana de Puebla de Nororiente a Surponiente, uniendo dos extremos del Periférico Ecológico y tocando parte de los municipios de Amozoc y San Andrés Cholula, con horario de atención de 05:00 a 23:00 horas de lunes a domingo.

**Corredor Valsequillo – CAPU** (28 paraderos y 6 alimentadoras)

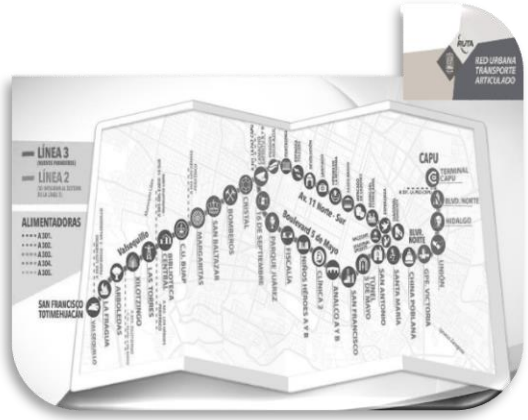
- Sale de Terminal Valsequillo por Bulevar Valsequillo – Carlos Camacho
- Llega a Paradero Cristal, ahí va por debajo del puente Capitán Carlos Camacho
- Se incorpora a Bulevar 5 de mayo
- Continúa por Bulevar Norte
- Termina en CAPU
- Retorna por el mismo recorrido

**Corredor Valsequillo – Diagonal** (23 paraderos)

- Sale de Terminal Valsequillo por Bulevar Valsequillo – Carlos Camacho
- Llega a Paradero Cristal, ahí va por arriba del puente Capitán Carlos Camacho
- Se incorpora a la avenida 11 sur (recorrido Línea 2) a la altura de Paradero Agua Azul
- Continúa por avenida 11 norte hasta llegar a P. Diagonal
- Retorna por el mismo recorrido

**Recorrido A307: Valsequillo - Santo Tomás Chautla**

- Blvd. Carlos Camacho Espíritu
- San Francisco Totimehuacán
- Entronque Santo Tomás Chautla
- Calle Constitución
- Av. Revolución
- Capilla de San José




**Alimentadoras**

**A301** La Paz – CAPU
**A302** Los Héroes – 14 Sur – BUAP
**A303** Los Héroes – Periférico – T. Valsequillo
**A304** Del Ejido – 10 Sur –Municipio Libre
**A306** San Baltazar Tetela – Terminal Valsequillo
**A307** Terminal Valsequillo - Santo Tomás Chautla

Con la finalidad de utilizar de manera eficiente el servicio de Red Urbana de Transporte Articulado concesionado y enfocarlo a las necesidades de la población, se implementan las medidas necesarias para garantizar el buen funcionamiento de la infraestructura la comodidad de los usuarios.

Tomando en consideración lo anterior, Carreteras de Cuota Puebla se encarga de realizar visitas a las 3 líneas del Sistema de Red Urbana de Transporte Articulado para verificar la operatividad conservación, mantenimiento y vigilancia de paraderos, carril confinado y terminales, y con base en estas inspecciones agendadas mensualmente, elabora reportes del servicio para llevar a cabo mejoras constantes que conlleven a un servicio óptimo y de calidad para los usuarios, mejorando los tiempos de traslado en zonas urbanas, lo cual disminuye costos por horas hombre perdidas ya que éstas reflejan el trabajo que podría realizar una persona en una hora en lugar de destinar este tiempo a su traslado, a la vez que reduce costos ambientales y de salud, así como brindar seguridad de las usuarias; debido a que las mujeres e infantes, forman parte de un grupo en

situación de vulnerabilidad, por lo que es necesario brindar condiciones aún más seguras en los traslados de este grupo.

**Tren Turístico Puebla - Cholula**

Desde julio de 2015 Puebla cuenta con el Título de Asignación para la operación, explotación y prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de especial turístico, y en enero de dos mil diecisiete en su modalidad de regular urbano, El tren turístico Puebla-Chlolula conecta al Centro Histórico de Puebla con el Pueblo Mágico de Cholula, hace recorrido cultural del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos al Museo Regional Cholula y la zona arqueológica.

La Terminal Puebla se encuentra ubicada en Avenida 18 Poniente, El Tamborcito, Puebla de Zaragoza, Puebla, México El tren sale de dos terminales, una en la ciudad de Puebla y la otra está en Cholula, el servicio es gratuito, se permiten perros de asistencia, sillas de ruedas y bicicleta, con horario de atención de Lunes a Viernes 7:00, 8:30, 16:50 horas. y Sábado, Domingo y días festivos 7:00, 8:40, 15:20, 17:00 horas.

La terminal San Pedro Cholula se encuentra ubicada en Av. Morelos y Esq. 6 Norte, con horario de atención de lunes a Viernes 7:45, 12:20, 17:40 horas y sábado, domingo y días festivos 7:50, 9:30, 16:10 y 17:50 horas.

Con la finalidad de utilizar de manera eficiente el servicio de Tren Turístico Puebla – Cholula y enfocarlo a las necesidades de la población, se implementan las medidas necesarias para garantizar el buen funcionamiento de la infraestructura la comodidad de los usuarios.

El Tren Turístico Puebla - Cholula se encuentra en suspensión de actividades a partir del 01 de enero del 2022, sin embargo Carreteras de Cuota realiza mantenimientos mínimos a la infraestructura, se elabora reportes de supervisión para mantener en óptimas condiciones al Tren Turístico.

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 el trasladado de las personas que utilizan la infraestructura Carretera, y los usuarios de las tres líneas de RUTA y sus alimentadoras, así como mantener en óptimas condiciones el Tren Turístico Puebla – Cholula.

## 1.4 Estado actual del problema

La problemática en el traslado a través de la infraestructura de cuota es diversa. La red carretera de jurisdicción Estatal tiene una densidad baja con relación al resto del país, con un tránsito promedio diario anual para el 2022 de 57 mil 321 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, a pesar de que la Infraestructura Carretera actual se encuentra en buenas condiciones para los usuarios, es importante llevar a cabo verificaciones al estado físico de las mismas para así reportar cualquier problema que exista y hacer las mejoras correspondientes.

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 de personas, 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, 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 de las acciones de las Concesionarias, las cuales se buscan lograr 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, 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.

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.

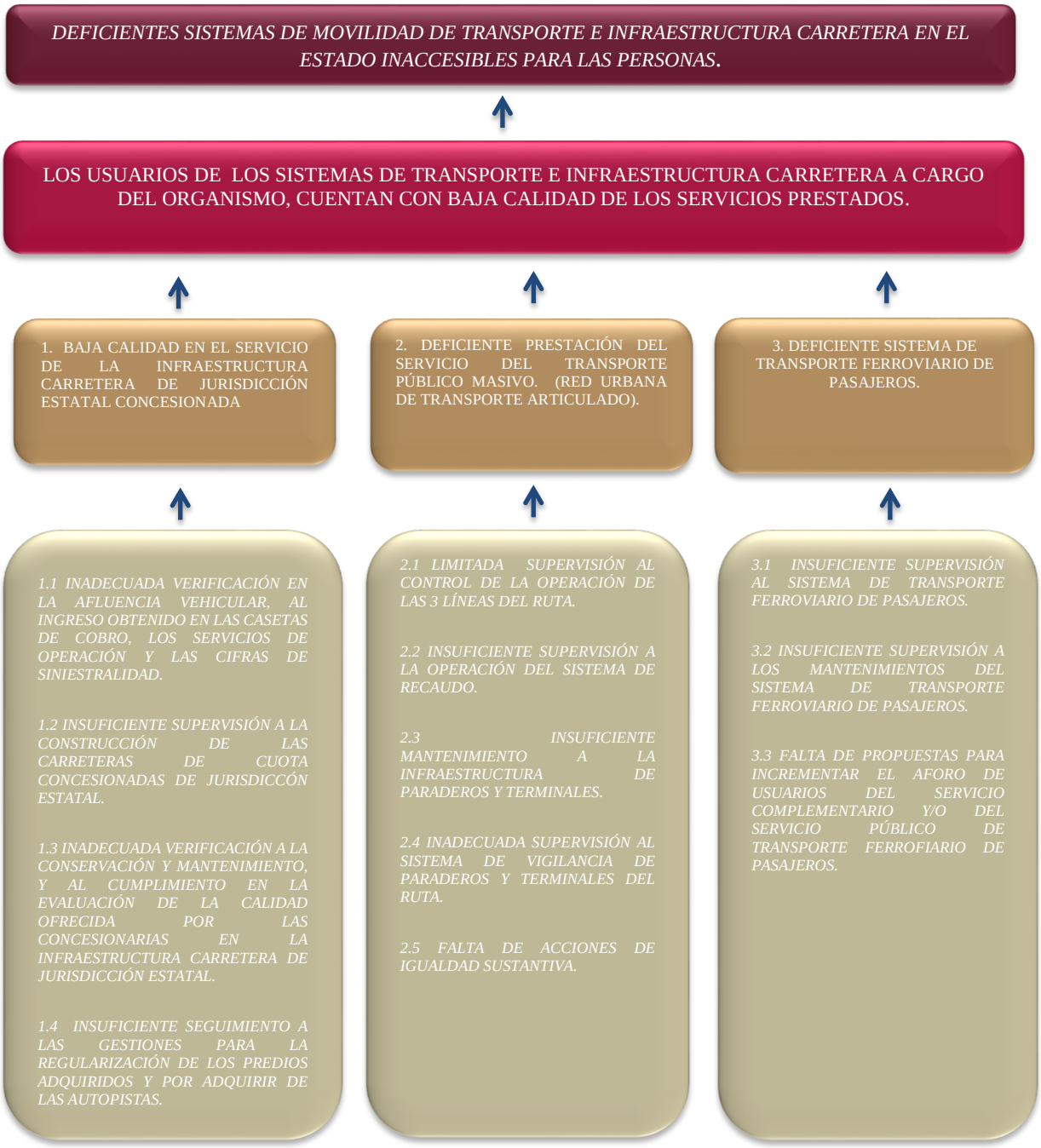
Adicionalmente a lo anterior, se está dando seguimiento al Título de asignación otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al Gobierno del Estado de Puebla, a efecto de operar, explotar y prestar el Servicio Público de Transporte Público Ferroviario de pasajeros, en la modalidad de especial 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 Conteo Intercensal INEGI 2015) | Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.<br><br>Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida. | Mejorar la seguridad vial I) garantizando mejores condiciones físicas de la red, II) con Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).<br><br>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. | Durante la administración anterior se concluyó con la construcción de 34 de las 52 autopistas que se planearon 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.<br><br>La construcción del Tren Interurbano México-Toluca primer interurbano de alta velocidad en América Latina, Se concluyó la obra civil del sistema de transporte de carril confinado (BRT) de Tijuana, entre otras. |

## 1.7 Árbol de problemas



# 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, como lo establecen las Normas para Calificar el Estado Físico de un Camino, indica que los Concesionarios se someterán a inspecciones semestrales, tanto para pavimentos rígidos como flexibles, y consiste en calificar el grado de confort y seguridad que el usuario percibe al transitar por un camino a la velocidad de operación, este procedimiento lo realiza un grupo o panel de valuadores. Cada valuador debe calificar el camino de una manera subjetiva en una escala de 0 a 5 de cada uno de los elementos de la autopista: corona, drenaje, derecho de vía, señalamiento vertical y señalamiento horizontal. La calificación total de la autopista se encuentra en un rango de 0 a 500, en la que el valor mínimo aceptable por el Organismo es de 400.

Tomando en consideración lo anterior, Carreteras de Cuota Puebla se encarga de realizar visitas a las diferentes Autopistas Concesionadas (tabla 1), para verificar la operación y el estado físico de las mismas y con base en estas inspecciones agendadas mensualmente, elabora reportes de calidad en el servicio de la infraestructura carretera de jurisdicción estatal concesionada, a través de la supervisión, inspección, conservación y mantenimiento que satisfaga la afluencia del sistema carretero, que establezcan una calificación, para su posterior evaluación. Con la finalidad de constatar que las carreteras concesionadas mantengan la calificación mínima requerida conforme a las Normas establecidas por la SCT para su evaluación y de esta manera estar en posibilidades de garantizar la seguridad, calidad y agilidad en el traslado de los usuarios de esta infraestructura.

Tabla 1

| Autopistas concesionadas |
|---|
| Apizaco – Huauchinango |
| Virreyes – Teziutlán |
| Cuapiaxtla - Cuacnopalan |
| Atlixco - Jantetelco (Sigo XXI) |
| Vía San Martín Texmelucan - Huejotzingo |
| Vía Atlixcáyotl |
| Libramiento Elevado de Puebla |

De igual manera de la problemática que se presenta en el sistema de Transporte Público Masivo "RUTA" el Organismo realiza acciones de mantenimiento preventivo, así como supervisiones a la operatividad de las 3 líneas (Tabla 2) para llevar a cabo mejoras constantes que conlleven a un servicio óptimo y de calidad para los usuarios, mejorando los tiempos de traslado en zonas urbanas, lo cual disminuye costos por horas hombre perdidas ya que éstas reflejan el trabajo que podría realizar una persona en una hora en lugar de destinar este tiempo a su traslado, a la vez que reduce costos ambientales y de salud, así como brindar seguridad de las usuarias; debido a que las mujeres e infantes, forman parte de un grupo en situación de vulnerabilidad, por lo que es necesario brindar condiciones aún más seguras en los traslados de este grupo, se implementó el Programa "La Ruta es Vivir sin Violencia" ejerciendo con esto, su derecho a viajar y movilizarse por la Ciudad de Puebla, sin miedo al acoso sexual, generando seguridad y confianza al viajar en transporte público.

Tabla 2

| Trasporte Público Masivo "RUTA" | | |
|---|---|---|
| Línea 1 | Línea 2 | Línea 3 |
| Chachapa – Tlaxcalancingo Atraviesa la Zona Metropolitana de Puebla de Nororiente a Sur poniente, uniendo dos extremos del Periférico Ecológico y tocando parte de los municipios de Amozoc y San Andrés Cholula | Recorre la avenida 11 Norte – Sur desde la Diagonal Defensores de la República hasta la Terminal Margaritas, con extensión a calle Limones o 157 Poniente | Conectando desde Boulevard Valsequillo y Periférico Ecológico, circulando por Boulevard Héroes del 5 de Mayo y Boulevard Norte, con destino a la Central de Autobuses de Puebla (CAPU), con un segundo servicio de Boulevard Valsequillo y periférico Ecológico, conectando con Línea dos en 11 sur y Boulevard Carlos Espíritu Camacho (Valsequillo) con destino a Diagonal Defensores de la Republica; con lo cual contribuye a agilizar la movilidad de los usuarios dentro de la ciudad. |

Es por esto que se ha buscado atender la movilidad de la población facilitando su traslado mejorando la calidad de la infraestructura de Cuota a cargo del Organismo, a través de la medición adecuada de la calidad de la infraestructura carretera, de la supervisión apropiada a la operación del servicio de la Red Urbana de Transporte Articulado, así como del mantenimiento que se lleva a cabo al Sistema de transporte Ferroviario de Pasajeros (Tren Turístico Puebla – Cholula).

Asimismo, el Programa Presupuestal a cargo de este Organismo se encuentra alineado al Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2019-2024, el cual se establece como base de la planeación el

Desarrollo Estratégico Regional a través de los Ejes de Gobierno y los Enfoques Transversales, los cuales contienen objetivos, estrategias y líneas de acción orientados a alcanzar el equilibrio regional. Por lo que la planeación del desarrollo y las acciones de gobierno se realizarán en el marco territorial de los 217 municipios.

Dentro del Plan Estatal de Desarrollo, Carreteras de Cuota – Puebla se encuentra dentro de las estrategias de los Ejes 3 y 4, así como en los Enfoques Transversales y Proyectos Estratégicos:

**Eje 3 Desarrollo Económico para Todas y Todos**

**Estrategia Transversal:** Infraestructura. Mejorar los sistemas de transporte e infraestructura carretera y productiva que fomenten el desarrollo económico con un enfoque sostenible.

**Líneas de Acción**

**Número 1.** Ampliar la red carretera para incrementar la conectividad y el acceso a rutas comerciales y de servicios en y entre las regiones.

**Número 2.** Impulsar sistemas de transporte eficiente, accesible, intermodal e interconectado para el traslado de personas, productos y servicios, que incrementen la productividad de las regiones.

Este Organismo apoya al cumplimiento del Eje 3 Desarrollo Económico para Todas y Todos, con la construcción, ampliación, conservación, supervisión, inspección y vigilancia de la operación de las Autopistas de jurisdicción estatal concesionadas, para incrementar la conectividad y el acceso a rutas comerciales y de servicios en y entre las regiones. Así como la prestación del servicio de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) y Transporte Público Ferroviario de pasajeros (Tren Turístico Puebla – Cholula), prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de la tercera edad.

**Eje 4 Disminución de las Desigualdades**

**Estrategia Transversal:** Infraestructura. Fortalecer los sistemas de infraestructura y equipamiento que permitan el desarrollo integral de los habitantes del Estado, disminuyendo las desigualdades en las regiones.

**Líneas de Acción**

**Número 1.** Acercar los servicios a la población a través de una red carretera moderna y eficiente en las regiones del Estado.

**Número 3.** Integrar sistemas de movilidad intermodal, enfocadas en superar las desigualdades.

Este Organismo apoya al cumplimiento del Eje 4 Disminución de las Desigualdades, con la construcción, ampliación, conservación, supervisión, inspección y vigilancia de la operación de las Autopistas de jurisdicción estatal concesionadas, para incrementar la conectividad y el acceso a

rutas comerciales y de servicios en y entre las regiones. Así como la prestación del servicio de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) y Transporte Público Ferroviario de pasajeros (Tren Turístico Puebla – Cholula), prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de la tercera edad.

**Enfoques Transversales**

**Líneas de Acción**

**Número 4.** Promover sistemas de infraestructura resiliente y sustentable para la disminución de vulnerabilidades y riesgos.

**Número 5.** Fortalecer la infraestructura vial que propicie el uso de medios de transporte sustentables con perspectiva de género interseccional y enfoque a personas en situación de vulnerabilidad.

Este Organismo apoya al cumplimiento del Enfoque Transversal con el impulso de sistemas de transporte de pasajeros sostenibles, eficientes, accesibles, intermodales e interconectados, consolidando un sistema de transporte seguro, sostenible con perspectiva de género y enfoque a personas en situación de vulnerabilidad, a través de la modernización del sistema de transporte colectivo de pasajeros en la Zona Metropolitana de Puebla con Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), Transporte Público Ferroviario de pasajeros, representan una alternativa técnica, ambiental, económica y socialmente viable.

El Programa presupuestal G004, Supervisión, Inspección y Vigilancia de la Operación, Conservación, Mantenimiento y Construcción de la Infraestructura de Cuota de Jurisdicción Estatal, se encuentra Alineado a:

**Plan Estatal de Desarrollo de Desarrollo**

**Eje 3 Desarrollo Económico para Todas y Todos,** el cual tiene como objetivo **“**Impulsar el desarrollo económico sostenible en todas las regiones del Estado, con un enfoque de género, identidad e interseccionalidad”, fomentando encadenamientos productivos y la atracción de inversiones para la generación de empleos, el desarrollo integral y regional. Esto se logrará manteniendo en óptimas condiciones la infraestructura, lo cual promoverá el desarrollo de las regiones del Estado por las que cruza.

**Eje 4 Disminución de las Desigualdades,** el cual tiene por objetivo **“**Reducir la pobreza y la brecha de desigualdad social, entre las personas y las regiones, con un enfoque sostenible”, generando las condiciones que permitan mejorar el bienestar integral de las personas. Esto se logrará modernizando la infraestructura que permitirá la conectividad en las regiones del Estado.

Con relación a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, los cuales fueron establecidos como un llamado universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las

personas gocen de paz y prosperidad para 2030, Carreteras de Cuota – Puebla, pone su grano de arena para enfocar esfuerzos para buscar el desarrollo de acuerdo a lo siguiente:

La construcción, conservación y mantenimiento de las Autopistas se alinea al siguiente **Objetivo de Desarrollo Sostenible:**

**9. "Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, buscando mejorar la calidad de las vías de comunicación para generar bienestar y desarrollo en el Estado".** Con las siguientes líneas de acción, por parte del Organismo:

1. Conservar en óptimas condiciones las Autopistas Concesionadas del Estado para propiciar el intercambio de productos y servicios.

2. Ampliar la infraestructura de las Autopistas Concesionadas para mejorar la conectividad y el acceso del Estado.

En lo que corresponde al Sistema de Transporte Articulado y el Servicio de Transporte Público Ferroviario de pasajeros se encuentran alineados a cumplir los siguientes **Objetivos de Desarrollo Sostenible:**

**11**. **"Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Este Organismo ha buscado atender la movilidad de la población facilitando su traslado"** a través de las siguientes líneas de acción por parte del Organismo:

1. Proporcionar el servicio de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), en óptimas condiciones, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de la tercera edad.

2. Proporcionar el servicio de Transporte Público Ferroviario de pasajeros comúnmente conocido como Tren Turístico Puebla – Cholula, en óptimas condiciones, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de la tercera edad.

**13**."**Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos".**

Buscando impulsar sistemas de transporte de pasajeros sostenibles, eficientes, accesibles, intermodales e interconectados, consolidando un sistema de transporte seguro, sostenible con perspectiva de género y enfoque a personas en situación de vulnerabilidad, a través de la modernización del sistema de transporte colectivo de pasajeros en la Zona Metropolitana de Puebla con Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), Transporte Público Ferroviario de pasajeros, representan una alternativa técnica, ambiental, económica y socialmente viable.

## 2.2 Árbol de objetivos

*EFICIENTES SISTEMAS DE MOVILIDAD DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA CARRETERA EN EL ESTADO ACCESIBLES PARA LAS PERSONAS, MEDIANTE UNA BUENA CALIDAD DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR EL ORGANISMO.*

*LOS USUARIOS DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA CARRETERA A CARGO DEL ORGANISMO, CUENTAN CON UNA BUENA CALIDAD DEL SERVICIO PRESTADO*

1. MAYOR CALIDAD EN EL SERVICIO DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE JURISDICCIÓN ESTATAL CONCESIONADA

2. EFICIENTE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO (RED URBANA DE TRANSPORTE ARTICULADO)

3. EFICIENTE SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS.

*1.1 ADECUADA VERIFICACIÓN EN LA AFLUENCIA VEHICULAR, AL INGRESO OBTENIDO EN LAS CASETAS DE COBRO, LOS SERVICIOS DE OPERACIÓN Y LAS CIFRAS DE SINIESTRALIDAD.*

*1.2 SUFICIENTE SUPERVISIÓN A LA CONSTRUCCIÓN DE LAS CARRETERAS DE CUOTA CONCESIONADAS DE JURISDICCÓN ESTATAL.*

*1.3 ADECUADA VERIFICACIÓN A LA CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO, Y AL CUMPLIMIENTO EN LA EVALUACIÓN DE LA CALIDAD OFRECIDA POR LAS CONCESIONARIAS EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE JURISDICCIÓN ESTATAL, DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL TITULO DE CONCESIÓN.*

*1.4 SUFICIENTE SEGUIMIENTO A LAS GESTIONES PARA LA REGULARIZACIÓN DE LOS PREDIOS ADQUIRIDOS Y POR ADQUIRIR DE LAS AUTOPISTAS.*

*2.1 ADECUADA SUPERVISIÓN AL CONTROL DE LA OPERACIÓN DE LAS 3 LÍNEAS DEL RUTA.*

*2.2 SUFICIENTE SUPERVISIÓN A LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO.*

*2.3 SUFICIENTE MANTENIMIENTO A LA INFRAESTRUCTURA DE PARADEROS Y TERMINALES*

*2.4 ADECUADA SUPERVISIÓN AL SISTEMA DE VIGILANCIA DE PARADEROS Y TERMINALES DEL RUTA.*

*2.5 EXISTEN ACCIONES DE IGUALDAD SUSTANTIVA.*

*3.1 SUFIENTE SUPERVISIÓN AL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS.*

*3.2 SUFICIENTE SUPERVISIÓN A LOS MANTENIMIENTOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS.*

*3.3 DISEÑAR PROPUESTAS PARA INCREMENTAR EL AFORO DE USUARIOS DEL SERVICIO COMPLEMENTARIO Y/O DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS.*

## 2.3 Estrategia para la selección de alternativas

Derivado a la necesidad de un seguimiento adecuado a las concesiones otorgadas por el Estado, y ya que la obligación del Organismo es vigilar el debido cumplimiento de los Títulos de Concesión, el programa presupuestal debe encontrarse 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** |
| Deficientes sistemas de movilidad de transporte e infraestructura carretera en el estado inaccesibles para las personas. | Eficientes sistemas de movilidad de transporte e infraestructura carretera en el estado accesibles para las personas, mediante una buena calidad de los servicios prestados por el organismo. | Contribuir a mejorar los sistemas de movilidad en el estado que permitan accesibilidad a las personas mediante la óptima operación de la infraestructura carretera y red de transporte articulado concesionada a cargo del organismo. |
| **Problema Central** | **Solución** | **Propósito** |
| Los usuarios de los Sistemas de Transporte e Infraestructura carretera a cargo del Organismo, cuentan con baja calidad de los servicios prestados. | Los usuarios de los Sistemas de Transporte e Infraestructura carretera a cargo del Organismo, cuentan con una buena calidad del servicio prestado. | Los usuarios de los Sistemas de Transporte Público Masivo e Infraestructura Carretera de jurisdicción estatal a cargo del Organismo, cuentan con una mejora en los servicios de movilidad y conectividad en la entidad. |
| **Causa (1er Nivel)** | **Medios (1er Nivel)** | **Componentes** |
| 1. Baja calidad en el servicio de la Infraestructura Carretera de jurisdicción estatal concesionada.<br><br>2.Deficiente prestación del servicio del Transporte Público Masivo. (Red Urbana de Transporte Articulado).<br><br>3.Deficiente sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros. | 1. Mayor calidad en el servicio de la Infraestructura Carretera de jurisdicción estatal concesionada.<br><br>2 Eficiente prestación del servicio de Transporte Público Masivo (Red Urbana de Transporte Articulado)<br><br>3. Eficiente sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros. | 1.Calidad en el servicio de la Infraestructura Carretera de jurisdicción estatal concesionada otorgado.<br><br>2.Supervisiones a la operación del servicio de Transporte Público Masivo realizadas.<br><br>3.Supervisiones al sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros (Tren Turístico Puebla - Cholula) realizadas. |

| Causa (2do Nivel) | Medios (2do Nivel) | Actividades |
|---|---|---|
| 1.1 Inadecuada verificación en la afluencia vehicular, al ingreso obtenido en las casetas de cobro, los servicios de operación y las cifras de siniestralidad. | 1.1 Adecuada verificación en la afluencia vehicular, al ingreso obtenido en las casetas de cobro, los servicios de operación y las cifras de siniestralidad | 1.1 Ejecución de verificaciones de la afluencia vehicular, el ingreso obtenido en las casetas de cobro, los servicios de operación y las cifras de siniestralidad. |
| 1.2 Insuficiente supervisión a la construcción de las carreteras de cuota concesionadas de jurisdicción estatal. | 1.2 Suficiente supervisión a la construcción de las carreteras de cuota concesionadas de jurisdicción estatal. | 1.2 Supervisión a la construcción de las carreteras de cuota concesionadas de jurisdicción estatal. |
| 1.3 Inadecuada verificación a la conservación y mantenimiento, y al cumplimiento en la evaluación de la calidad ofrecida por las concesionarias en la infraestructura carretera de jurisdicción estatal. | 1.3 Adecuada verificación a la conservación y mantenimiento, y al cumplimiento en la evaluación de la calidad ofrecida por las concesionarias en la infraestructura carretera de jurisdicción estatal, de acuerdo a lo establecido en el título de concesión. | 1.3 Verificación a la conservación, mantenimiento y el cumplimiento en la evaluación de la calidad ofrecida por las concesionarias en la infraestructura carretera de jurisdicción estatal. |
| 1.4 Insuficiente seguimiento a las gestiones para la regularización de los predios adquiridos y por adquirir de las autopistas. | 1.4 Suficiente seguimiento a las gestiones para la regularización de los predios adquiridos y por adquirir de las autopistas. | 1.4 Gestión para la regularización de los predios adquiridos y por adquirir de las autopistas. |
| 2.1 Limitada supervisión al control de la operación de las 3 líneas del Ruta. | 2.1 Adecuada supervisión al control de la operación de las 3 líneas del Ruta. | 2.1 Supervisión a la operación de las concesionarias de las 3 líneas del Sistema Ruta. |
| 2.2 Insuficiente supervisión a la operación del sistema de recaudo. | 2.2 Suficiente supervisión a la operación del sistema de recaudo. | 2.2 Supervisión a la operación del sistema de recaudo. |
| 2.3 Insuficiente mantenimiento a la infraestructura de paraderos y terminales. | 2.3 Suficiente mantenimiento a la infraestructura de paraderos y terminales. | 2.3 Ejecución de acciones de mantenimiento y conservación a la infraestructura de paraderos y terminales. |
| 2.4 Inadecuada supervisión al sistema de vigilancia de paraderos y terminales del Ruta. | 2.4 Adecuada supervisión al sistema de vigilancia de paraderos y terminales del Ruta. | 2.4 Ejecución de supervisiones al servicio de vigilancia de paraderos y terminales del sistema ruta. |
| 2.5 Falta de acciones de igualdad sustantiva. | 2.5 Existen acciones de igualdad sustantiva. | 2.5 Ejecución de acciones para la certificación de la norma mexicana NMX-R-025-SCFI-2015 en igualdad laboral y no discriminación. |

| | | |
|---|---|---|
| 3.1 Insuficiente supervisión al Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros. | 3.1 Suficiente supervisión al Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros. | 3.1 Ejecución de supervisiones para el cumplimiento al título de asignación al Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros. |
| 3.2 Insuficiente supervisión a los mantenimientos del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros. | 3.2 Suficiente supervisión a los mantenimientos del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros. | 3.2 Ejecución de supervisiones de mantenimiento y conservación al Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros. |
| 3.3 Falta de propuestas para incrementar el aforo de usuarios del servicio complementario y/o del servicio público de Transporte Ferroviario de Pasajeros. | 3.3 Diseñar propuestas para incrementar el aforo de usuarios del servicio complementario y/o del servicio público de Transporte Ferroviario de Pasajeros. | 3.3 Diseño de propuestas para incrementar el aforo de usuarios del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros. |

## 3. Cobertura

El Programa Presupuestal a cargo del Organismo busca la supervisión de la infraestructura, por lo que no tiene un padrón de beneficiarios, sino vehículos y personas usuarias de los tres sistemas.

La cobertura de las Autopistas del Estado, movilizó de enero a diciembre del año 2022, un total de 20 millones 922 mil 127 vehículos en una superficie de 231.42 kilómetros, logrando trasladar a las personas, bienes y servicios a través del Estado de Puebla mejorando su competitividad y desarrollo económico.

Los sistemas de Red Articulada de Transporte Masivo registro un total de 84,471,369 viajes y el Tren Turístico Puebla – Cholula se encuentra en suspensión de actividades a partir del 01 de enero del 2022, sin embargo Carreteras de Cuota realiza mantenimientos mínimos a la infraestructura para que se mantenga en buenas condiciones.

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

El programa presupuestal se encuentra focalizado hacia la supervisión de la infraestructura y beneficia a la población que transita sobre ella, ya que, al tener una mejor infraestructura, se tiene una mejor calidad y esto se refleja en la comodidad de los usuarios. Por lo que la **población de referencia** es la totalidad de las personas que habitan en el Estado de Puebla, ya que directa o indirectamente requieren de las Autopistas del Estado, así como los Sistemas de Transporte Masivo, en su vida cotidiana.

Para la identificación de la **población potencial** se realiza la cuantificación con relación a los poblados, localidades y municipios a los cuales pueden ser beneficiados directa o indirectamente por las carreteras de cuota de jurisdicción Estatal, así también se realiza la cuantificación de

personas usuarias que se encuentren cerca el Sistema de Transporte Público Masivo y el Servicio Complementario y/o del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros, esto con la finalidad de realizar las acciones necesarias para poder cubrir a la mayor parte de beneficiarios y aumentar la demanda.

Para cuantificar la **población objetivo** se tomó el universo global de la población o área referida, en este caso el total de población de todos los municipios del estado de puebla de acuerdo a la última información publicada por la CONAPO, la **población potencial** es la población total que presenta la necesidad de implementar el programa, es decir los pobladores que se encuentran de forma cercana a la infraestructura.

La **población atendida**, es la población que ha sido atendida por el programa recibiendo los beneficios de este, debido a los medios por los cuales se desplazan los usuarios y al no tener una cifra exacta de los mismos, solo se harán estimaciones de la misma, ya que se desplazan a través de vehículos que utilizaron las Autopistas de Cuota en el ejercicio anterior, los viajes proporcionados por RUTA y los usuarios que viajaron por TREN.

La ubicación territorial del programa son los lugares por donde cruza la infraestructura concesionada, por lo que se adjuntan las infografías de cómo se encuentran ubicadas las distintas estructuras a las que beneficia este programa presupuestal, de acuerdo a la regionalización del Plan Estatal de Desarrollo y que se encuentran en el apartado de ANEXOS.

| | 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. | 6,723,431 PERSONAS | Junio de 2020 | Anual | Consejo Nacional de Población (CONAPO) https://www.gob.mx/conapo |
| **Población potencial** | TOTAL DE POBLADORES BENEFICIADOS INDIRECTAMENTE DE LOS MUNICIPIOS MAS ALEJADOS A LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DEL ESTADO DE PUEBLA | 4,140,918 PERSONAS | Junio de 2020 | Anual | Consejo Nacional de Población (CONAPO) https://www.gob.mx/conapo |
| **Población Atendida** | TOTAL DE POBLADORES BENEFICIADOS POR LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DEL ESTADO DE PUEBLA DURANTE EL EJERCICIO 2021 | 84,471,369 VIAJES ANUALES EN EL SISTEMA RUTA CON UN ESTIMADO DIARIO DE 115,714 USUARIOS (PERSONAS), CON UN PROMEDIO DIARIO DE 231,428.40 VIAJES<br><br>20,922,127 VEHICULOS ANUALES POR AUTOPISTAS CON UN ESTIMADO ANUAL DE 20,922,127 USUARIOS (PERSONAS) | Enero<br><br>de 2023 | Anual | Elaboración propia con datos del Organismo |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Población Objetivo** | TOTAL DE POBLADORES BENEFICIADOS DIRECTAMENTE DE LOS MUNICIPIOS CERCANOS A LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DEL ESTADO DE PUEBLA | 2,582,513 PERSONAS | Junio de 2020 | Anual | Consejo Nacional de Población (CONAPO) https://www.gob.mx/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.

| METAS | AÑO 2022 | AÑO 2023 | AÑO 2024 |
|---|---|---|---|
| CALIFICACIÓN DE LA CALIDAD EN EL SERVICIO DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA DE JURISDICCIÓN ESTATAL CONCESIONADA. | 437.57 | 437.00 | 438.01 |
| REPORTES DE SUPERVISIONES A LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO. | 6 | 6 | 6 |
| SUPERVISIONES A LOS MANTENIMIENTOS DEL TREN TURÍSTICO | 12 | 12 | 12 |

| Presupuesto anual | AÑO 2020 | AÑO 2021 | AÑO 2022 | AÑO 2023 | AÑO 2024 |
|---|---|---|---|---|---|
| Monto en pesos corrientes | $765,992,927.04 | $1,385,145,578.54 | $ 1,013,199,038.00 | $954,883,184.00 | $1,021,725,006.00 |

La calificación de la calidad en el servicio de la infraestructura carretera de jurisdicción estatal concesionada se refiere al 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, como lo establecen las Normas para Calificar el Estado Físico de un Camino, indica que los Concesionarios se someterán a inspecciones semestrales, tanto para pavimentos rígidos como flexibles, y consiste en calificar el grado de confort y seguridad que el usuario percibe al transitar por un camino a la velocidad de operación, este procedimiento lo realiza un grupo o panel de valuadores. Cada valuador debe calificar el camino de una manera subjetiva en una escala de 0 a 5 de cada uno de los elementos de la autopista: corona, drenaje, derecho de vía, señalamiento vertical y señalamiento horizontal. La calificación total de la autopista se encuentra en un rango de 0 a 500, en la que el valor mínimo aceptable por el Organismo es de 400.

Los reportes de supervisiones a la operación del servicio de transporte público masivo mide los reportes elaborados del seguimiento a los trabajos de mantenimiento y conservación de las 3 líneas del sistema Red Urbana de Transporte Articulado, para verificar la operatividad conservación, mantenimiento y vigilancia de paraderos, carril confinado y terminales respecto del total de los reportes programados, mismos que año con año se da cumplimiento al 100%

Las supervisiones a los mantenimientos mínimos que realiza Carreteras de Cuota para mantener en óptimas condiciones la infraestructura del Tren Turístico Puebla-Cholula.

# 4. Análisis de similitudes o complementariedades

## 4.1 Complementariedad y coincidencias

No se ha detectado 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

## 5.1 Estimación del costo del programa presupuestario

| Capitulo | Monto en pesos corrientes |
|---|---|
| 1000 Servicios Personales | $ 46,967,251.00 |
| 2000 Materiales y Suministros | $ 14,744,360.00 |
| 3000 Servicios Generales | $ 889,845,832.00 |
| 4000 Transferencias, Asignaciones, Subsidios y otras Ayudas | $ - |
| 5000 Inversión Pública | $ 3,325,741.00 |
| **Total** | **$ 954,883,184.00** |

### 5.2 Fuentes de financiamiento

| Fuente de financiamiento | Monto en pesos corrientes |
|---|---|
| Recursos Federales | $ - |
| Recursos Estatales | $ 509,869,140.00 |
| Recursos propios | $ 445,014,044.00 |
| **Total** | **$ 954,883,184.00** |

## 6. Información Adicional

### 6.1 Información adicional relevante

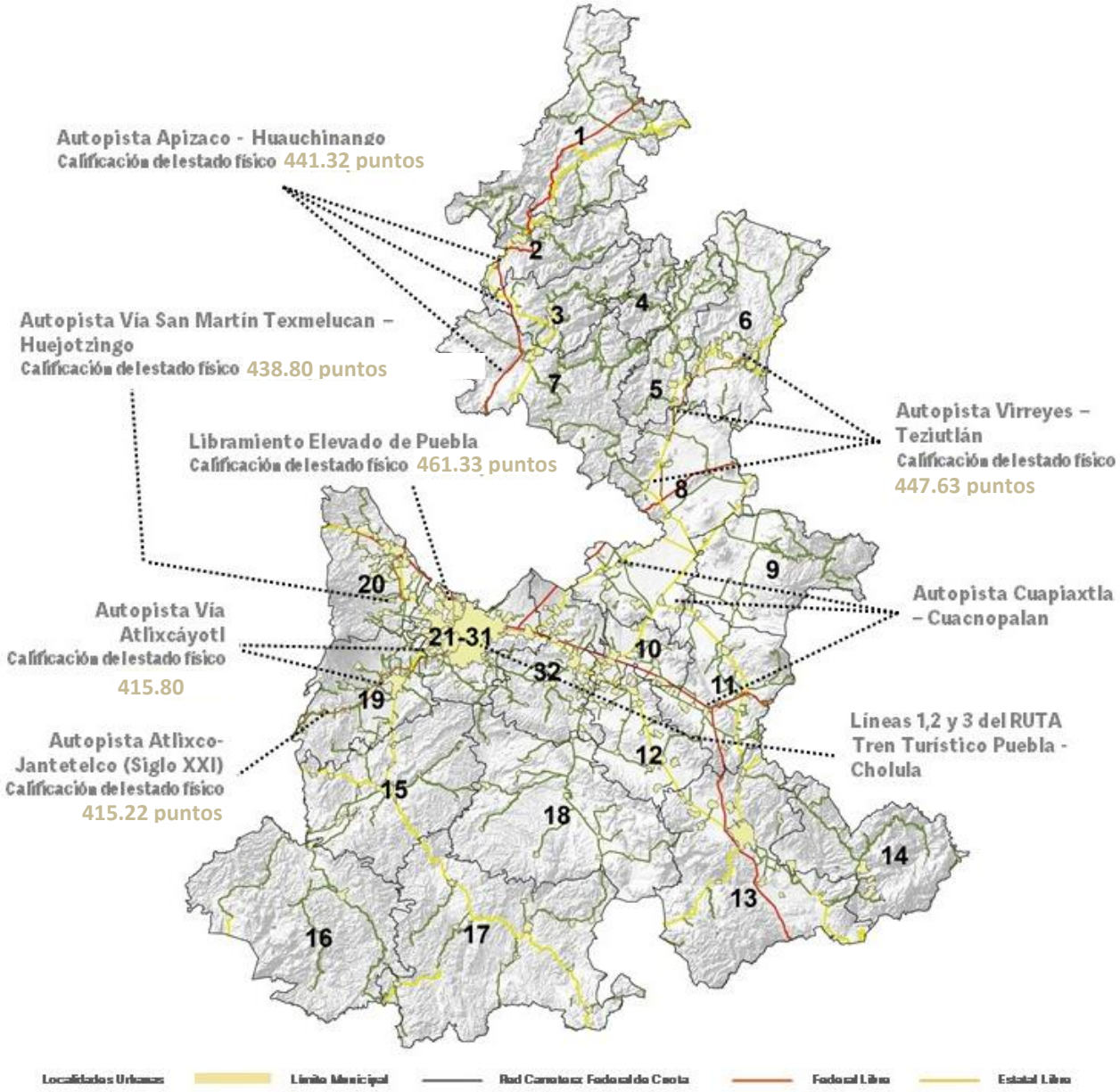
## 7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario

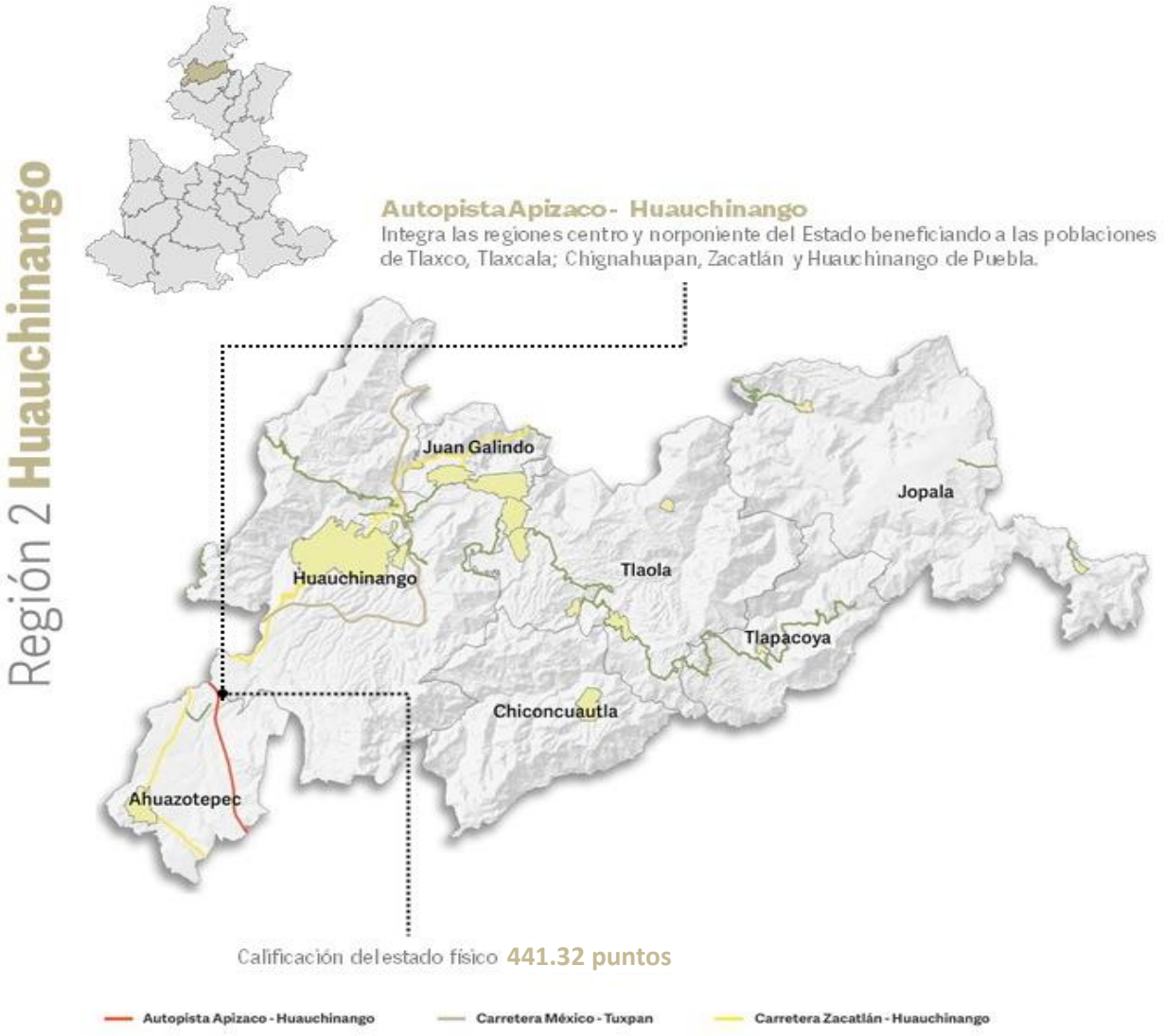
| Registro del Programa Presupuestario | |
|---|---|
| **Tipología del PP:** G – ACTIVIDADES DE REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN | |
| **Programa Presupuestario:** 004 - SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL | |
| **Unidad Responsable del PP:** CARRETERAS DE CUOTA PUEBLA | |
| **Denominación de UR´s que participan** | Funciones por UR en el Programa Presupuestario |
| CARRETERAS DE CUOTA - DIRECCIÓN DE ANÁLISIS Y SEGUIMIENTO TÉCNICO | ▪ Inspección, Supervisión y Vigilancia de los títulos de concesión de las carreteras de cuota en operación y en construcción |
| CARRETERAS DE CUOTA - DIRECCIÓN DE TRANSPORTE MASIVO | ▪ Inspección, Supervisión y Vigilancia de los títulos de concesión, así como de la ejecución de trabajos de mantenimiento del transporte público masivo<br>▪ Inspección, Supervisión y Vigilancia a la prestación del servicio complementario y/o del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros |

## Bibliografía


- Datos de Proyecciones CONAPO. https://www.gob.mx/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
- Pulso del Sector Ferroviario Mexicano – Octubre 2019 https://www.gob.mx/artf/acciones-y-programas/pulso-del sector-ferroviario-mexicano-octubre-2019

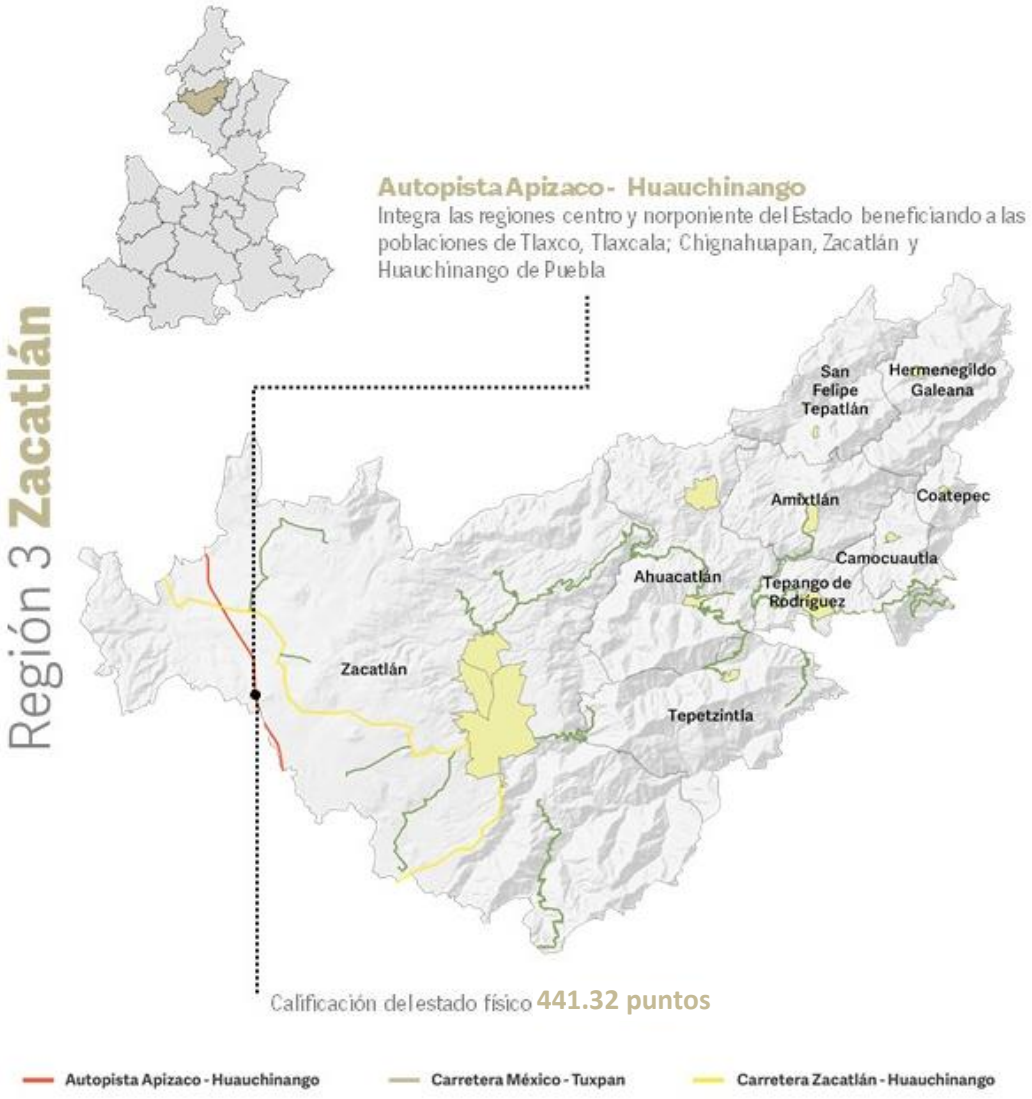
## Anexos


Autopista Apizaco - Huauchinango
Calificación de estado físico 441.32 puntos
Autopista Vía San Martín Texmelucan – Huejotzingo
Calificación de estado físico 438.80 puntos
Libramiento Elevado de Puebla
Calificación de estado físico 461.33 puntos
Autopista Virreyes – Teziutlán
Calificación de estado físico
447.63 puntos
Autopista Cuapiaxtla – Cuacnopalan
Autopista Vía Atlixcáyotl
Calificación de estado físico
415.80
Autopista Atlixco-Jantetelco (Siglo XXI)
Calificación de estado físico
415.22 puntos
Líneas 1,2 y 3 del RUTA Tren Turístico Puebla - Cholula
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21-31
32
Localidades Urbanas
Límite Municipal
Red Carretera Federal de Cuota
Federal Libre
Estatal Libre



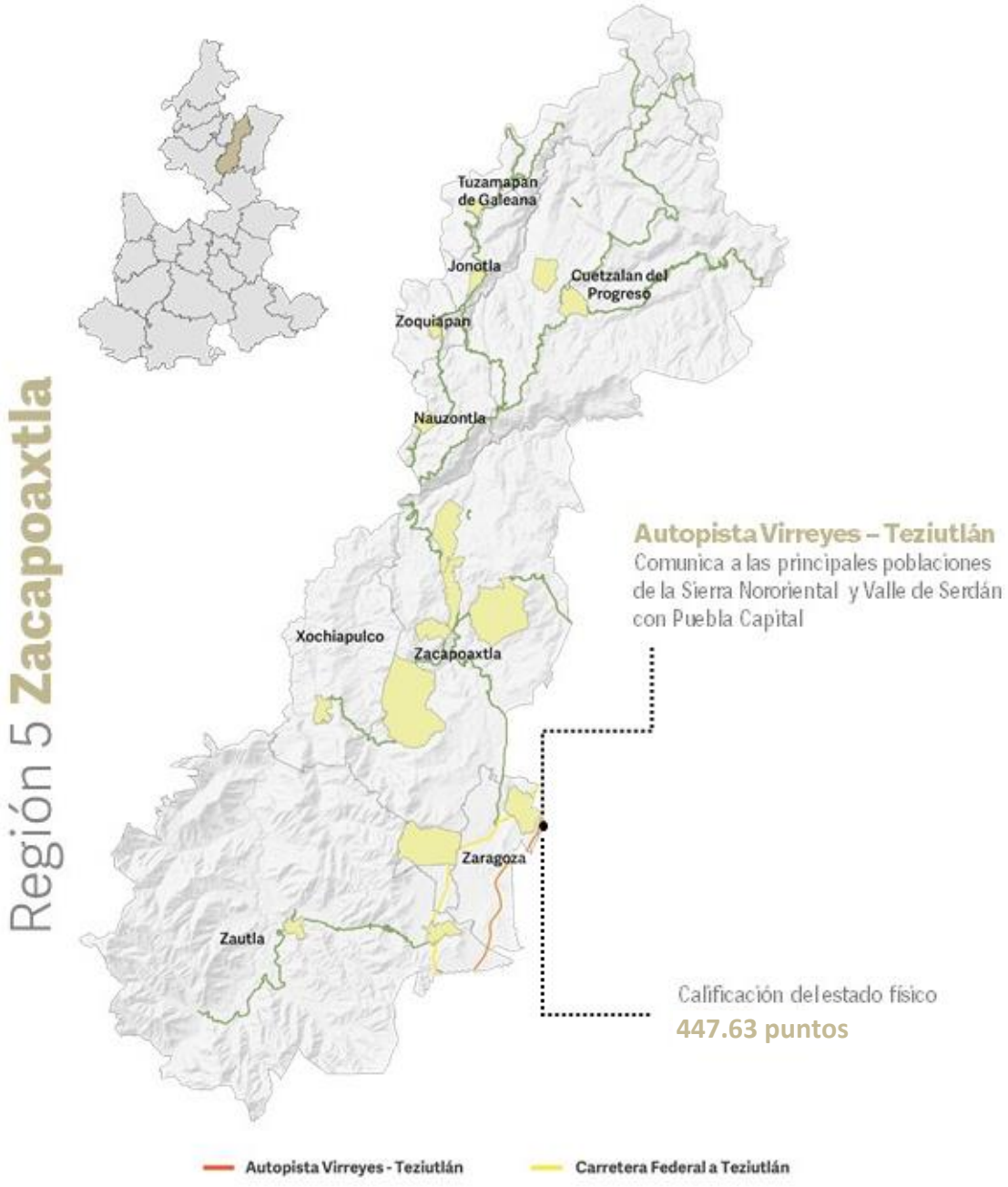

**Región 2 Huauchinango**

- Ahuazotepec
- Huauchinango
- Juan Galindo
- Tlaola
- Chiconcuautla
- Tlapacoya
- Jopala



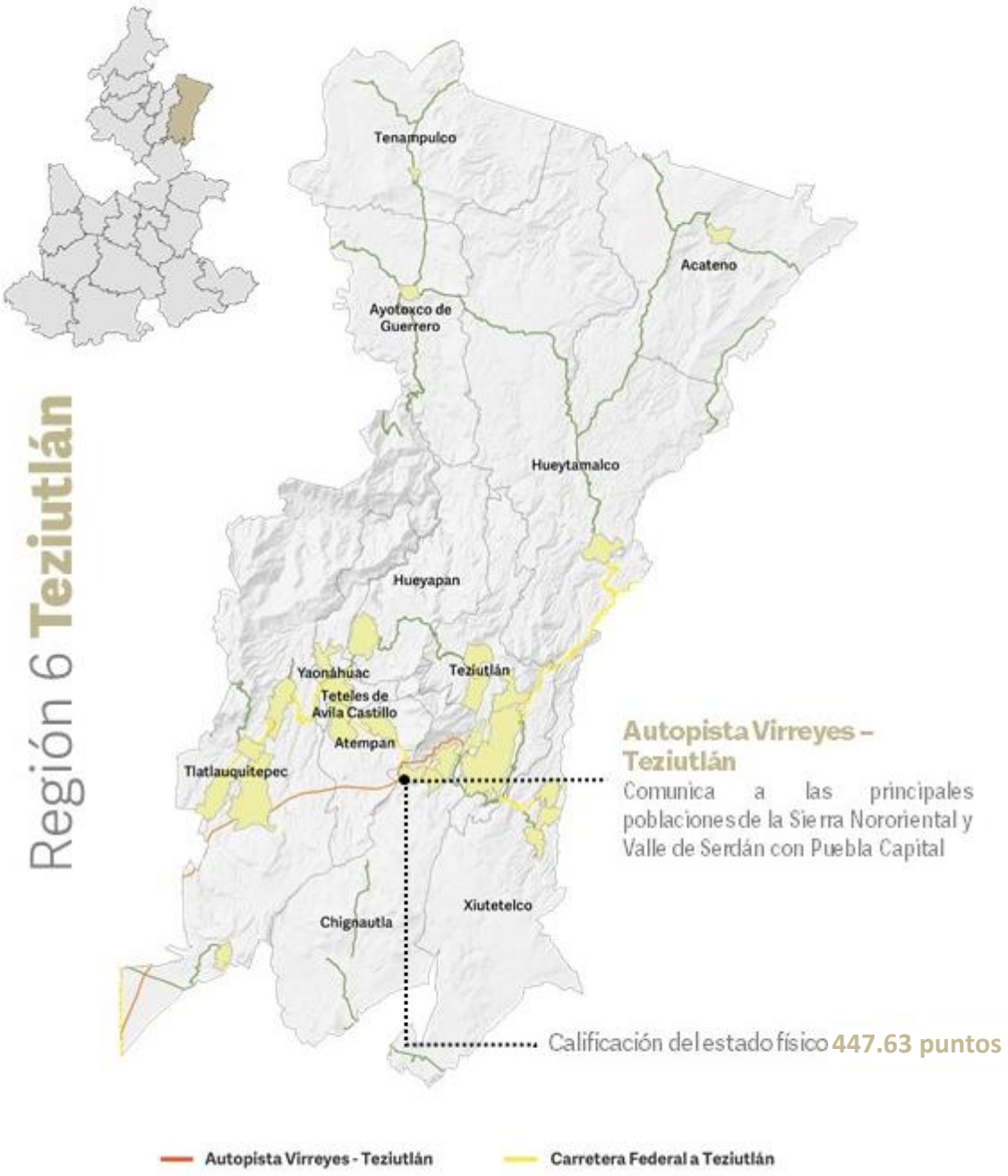

**Región 3 Zacatlán**

- Zacatlán
- Tepetzintla
- Ahuacatlán
- Amixtlán
- Tepango de Rodríguez
- Camocuautla
- Coatepec
- Hermenegildo Galeana
- San Felipe Tepatlán



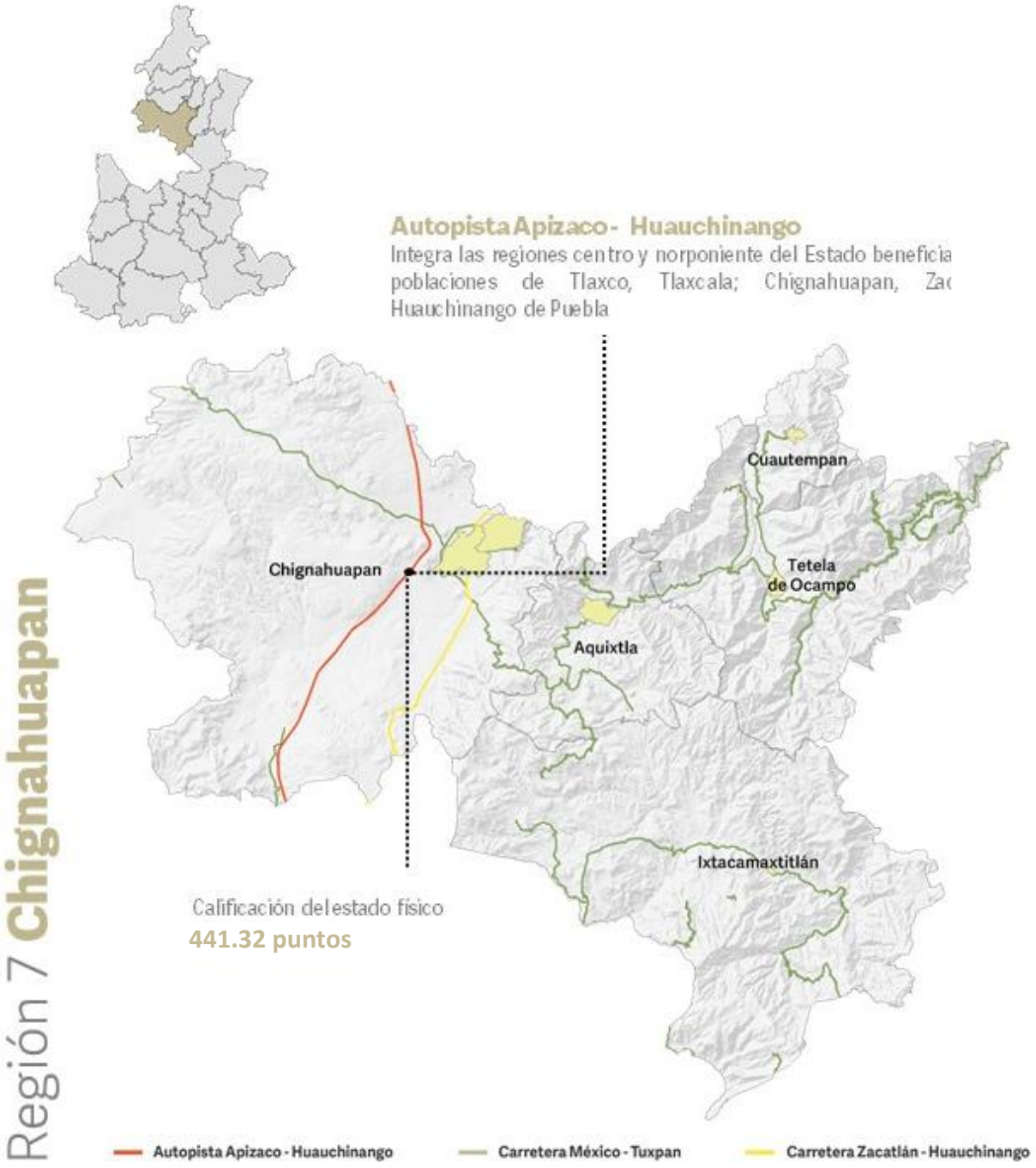

**Región 5 Zacapoaxtla**

- Zautla
- Zaragoza
- Zacapoaxtla
- Xochiapulco
- Nauzontla
- Zoquiapan
- Jonotla
- Cuetzalan del Progreso
- Tuzamapan de Galeana



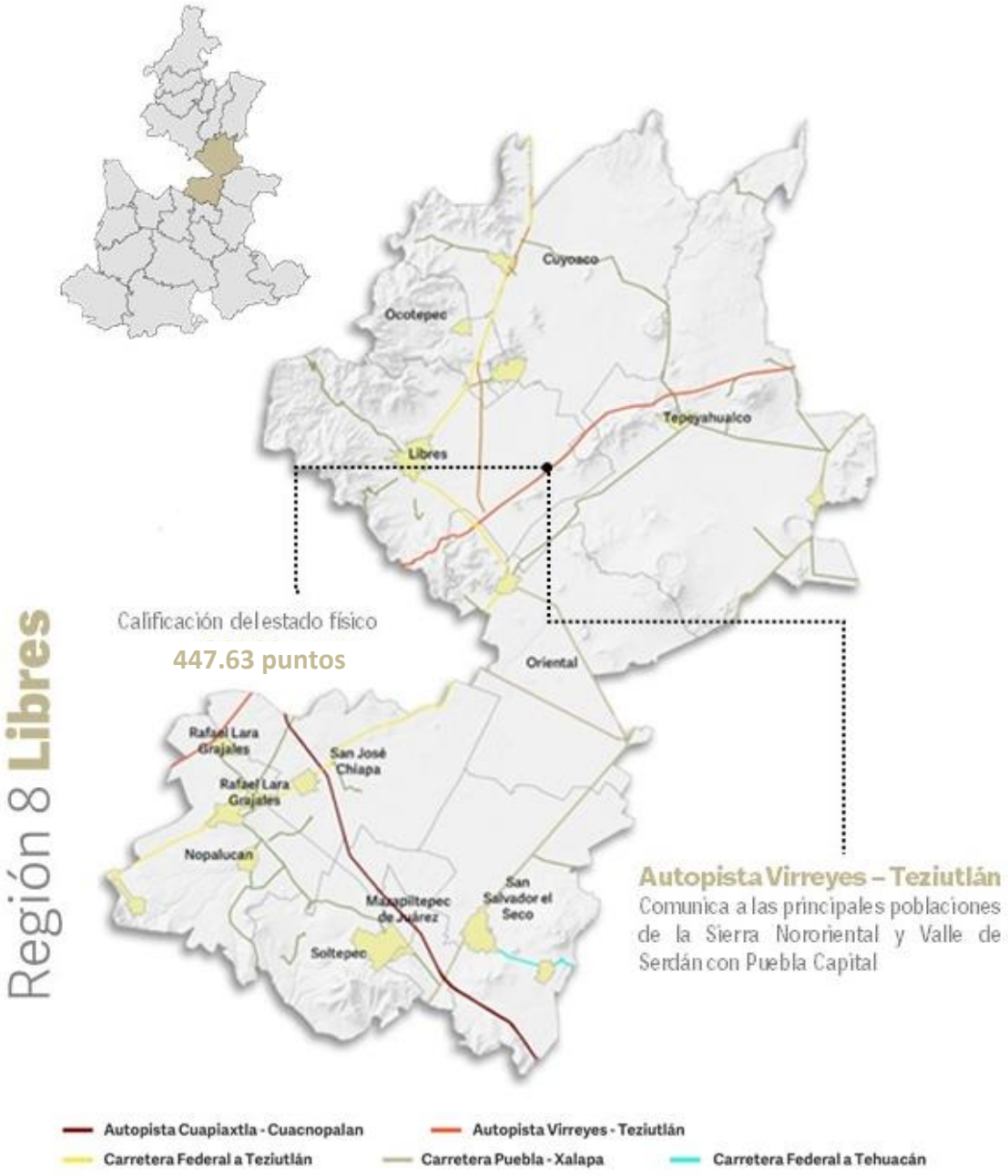

**Región 6 Teziutlán**

- Chignautla
- Xiutetelco
- Atempan
- Teteles de Ávila Castillo
- Yaonáhuac
- Acateno
- Hueyapan
- Teziutlán
- Hueytamalco
- Ayotoxco de Guerrero
- Tenampulco



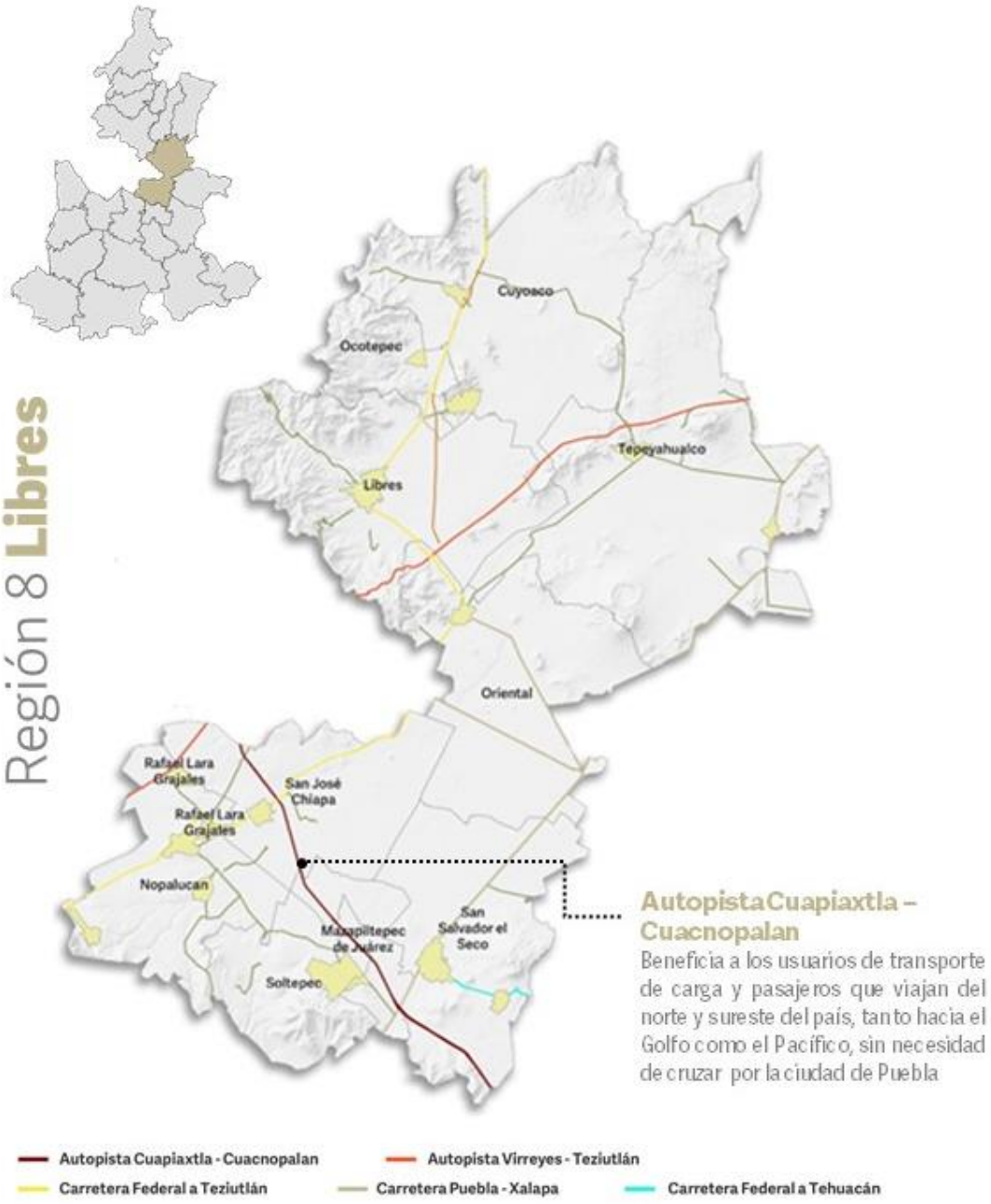

**Región 7 Chignahuapan**

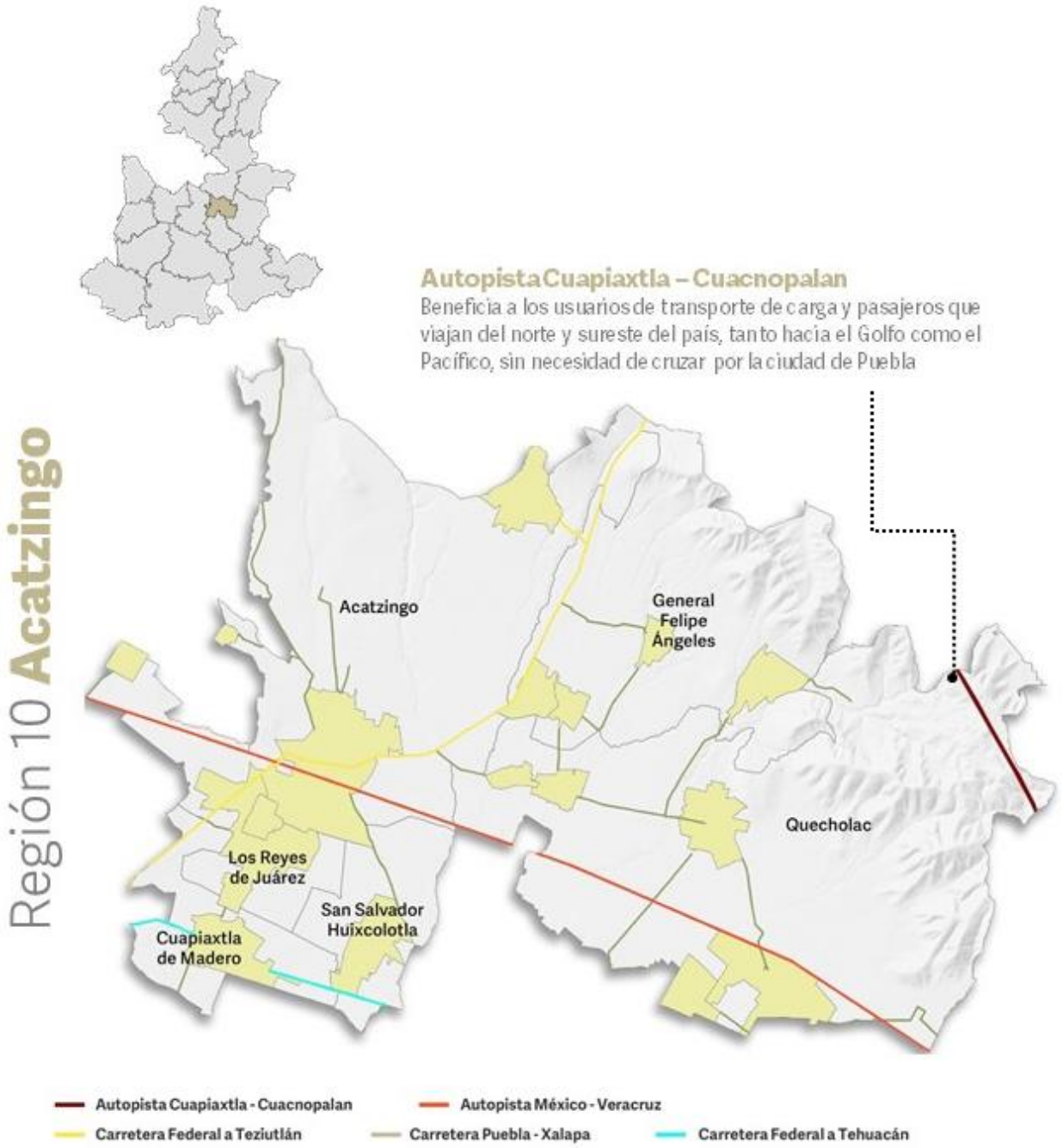
- Chignahuapan
- Aquixtla
- Cuautempan
- Tetela de Ocampo
- Ixtacamatitlán




**Región 8 Libres**

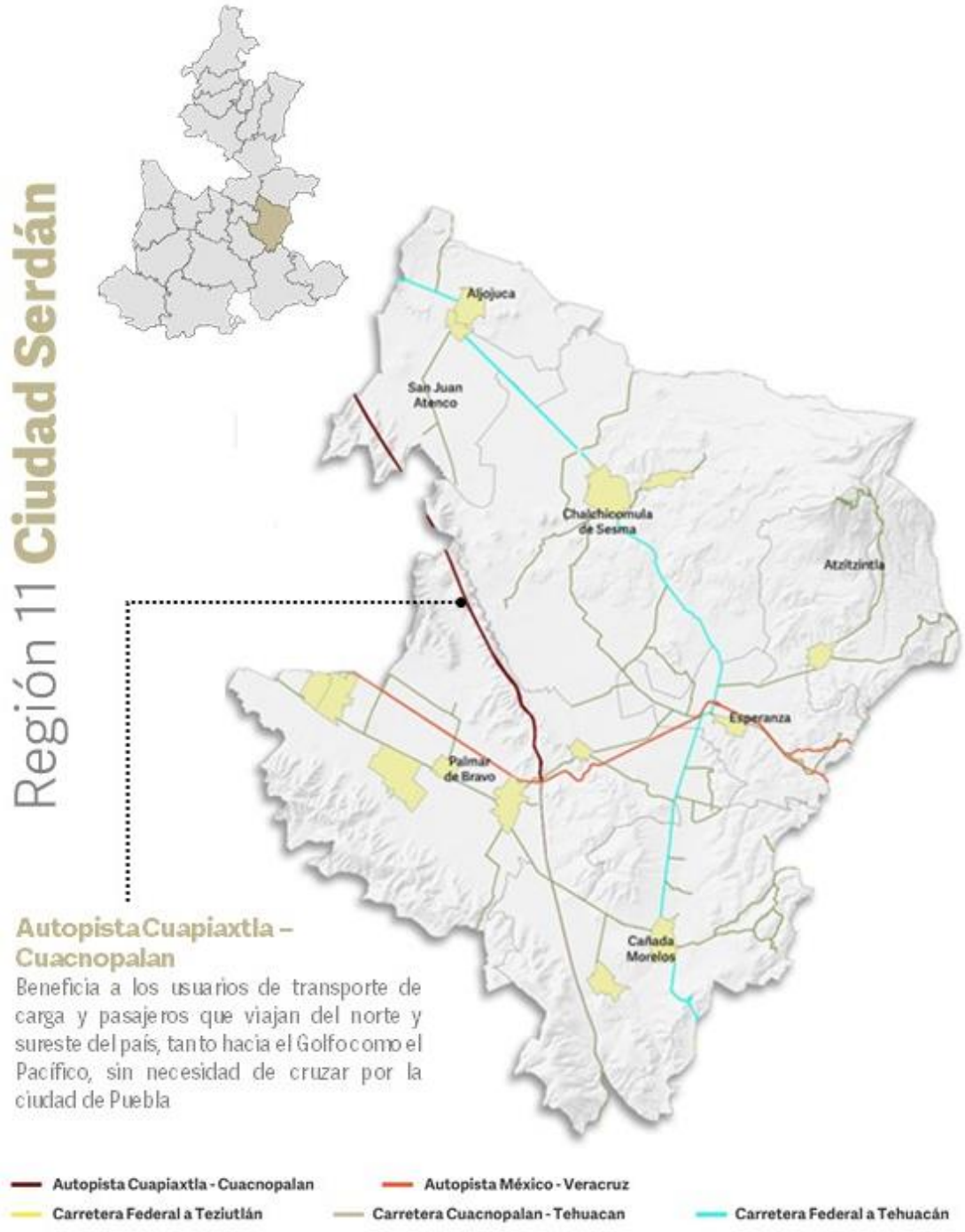
- Ocotepec
- Cuyoaco
- Libres
- Tepeyahualco
- Oriental
- San Salvador el Seco
- San Jose Chiapa
- Rafael Lara Grajales
- Noaplucan
- Mazapiltepec de Juárez
- Soltepec


Región 8 Libres
Cuyoaco
Ocotepec
Tepeyahualco
Libres
Oriental
Rafael Lara Grajales
San José Chiapa
Rafael Lara Grajales
Nopalucan
Mazapiltepec de Juárez
San Salvador el Seco
Soltepec
Autopista Cuapiaxtla – Cuacnopalan
Beneficia a los usuarios de transporte de carga y pasajeros que viajan del norte y sureste del país, tanto hacia el Golfo como el Pacífico, sin necesidad de cruzar por la ciudad de Puebla
Autopista Cuapiaxtla - Cuacnopalan
Autopista Virreyes - Teziutlán
Carretera Federal a Teziutlán
Carretera Puebla - Xalapa
Carretera Federal a Tehuacán



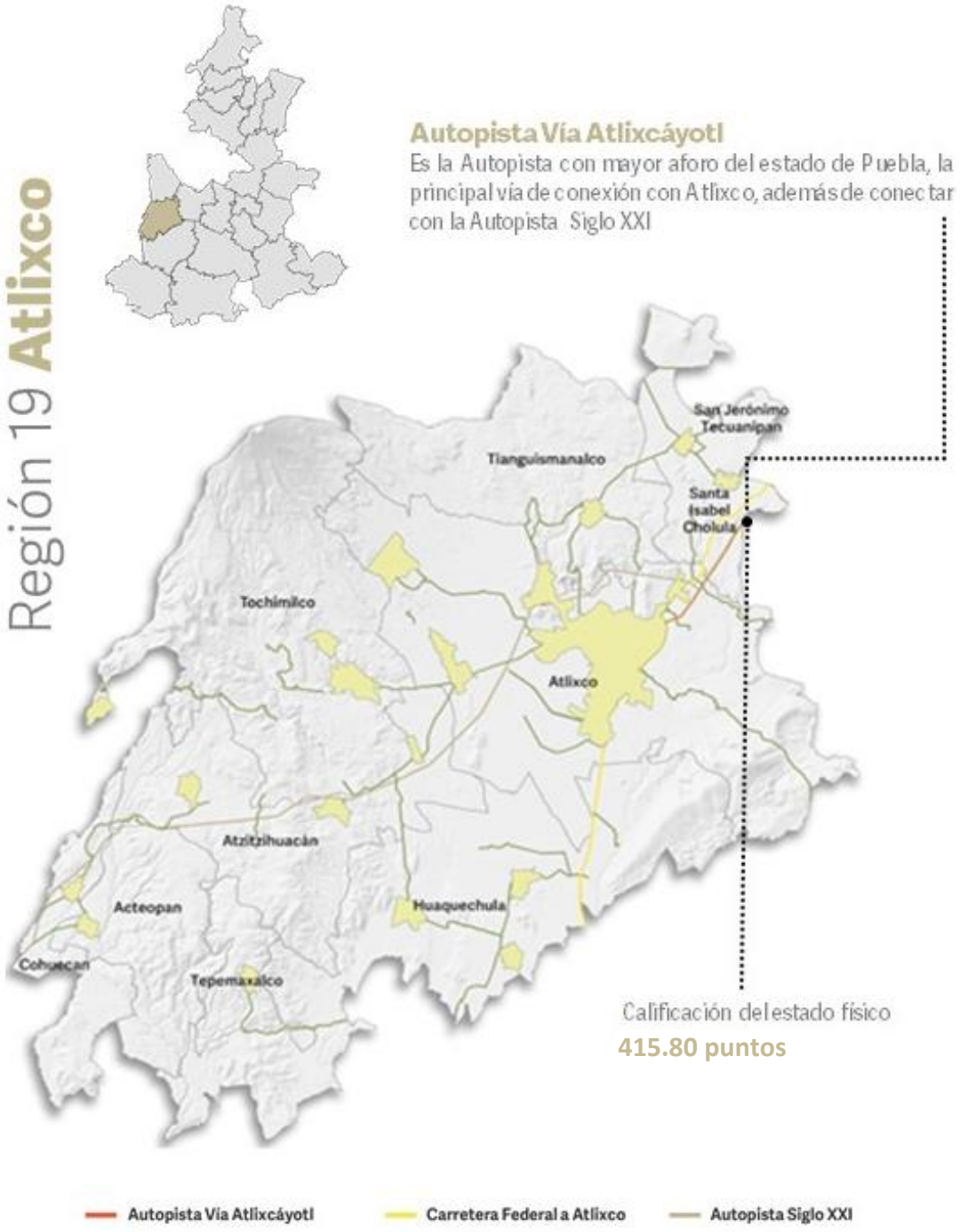

**Región 10 Acatzingo**

- Acatzingo
- Los Reyes de Juárez
- San Salvador Huixcolotla
- General Felipe Ángeles
- Cuapiaxtla de Madero
- Quecholac



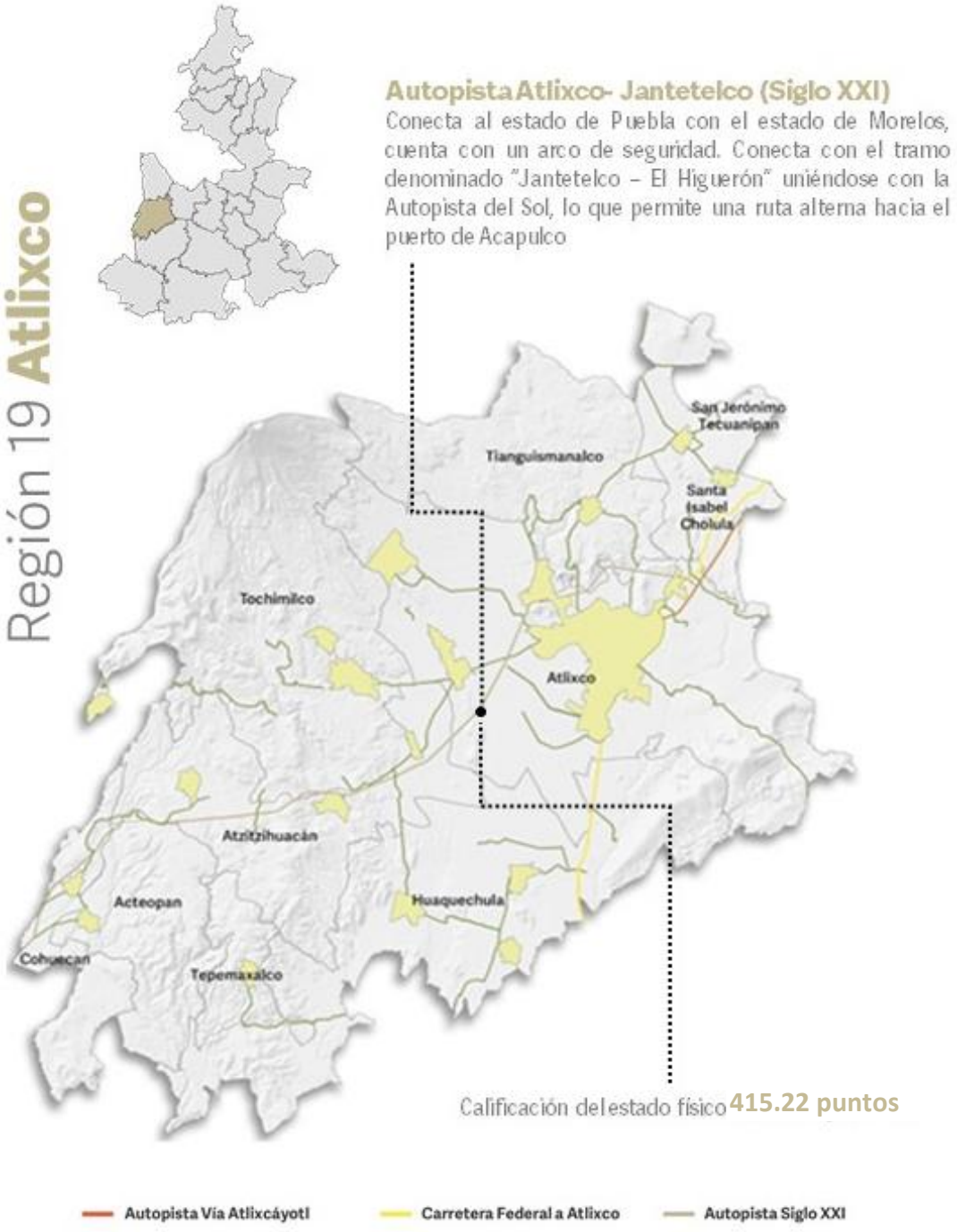

**Región 11 Ciudad Serdán**

- Aljojuca
- San Juan Atenco
- Chalchicomula de Sesma
- Atzitzintla
- Esperanza
- Palmar de Bravo
- Cañada Morelos



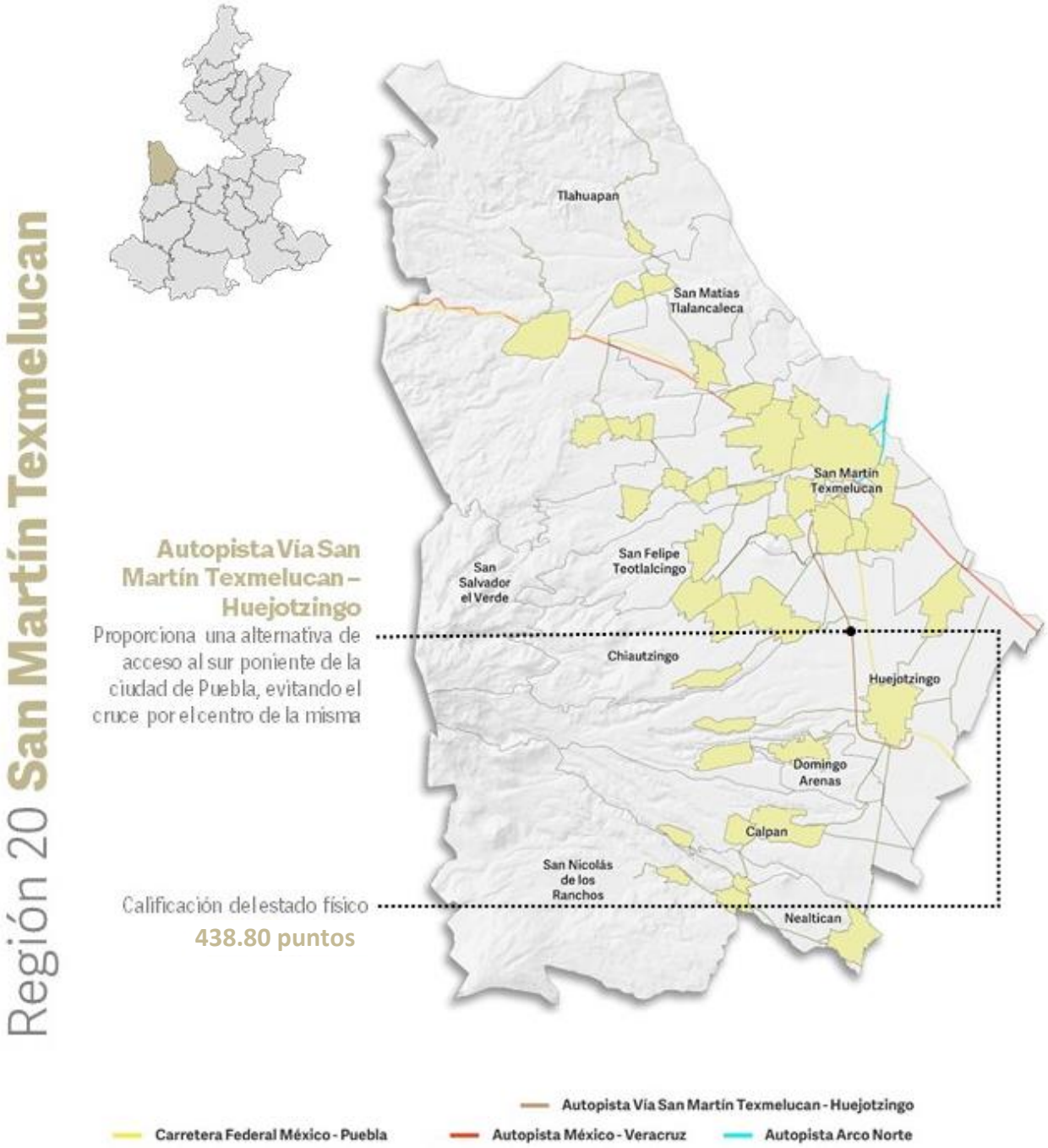

**Región 19 Atlixco**

- Tianguismanalco
- Santa Isabel Cholula
- Tochimilco
- Atlixco
- Tepemaxalco
- San Jerónimo Tecuanipan
- Atzitzihuacán
- Acteopan
- Cohuecan
- Huaquechula



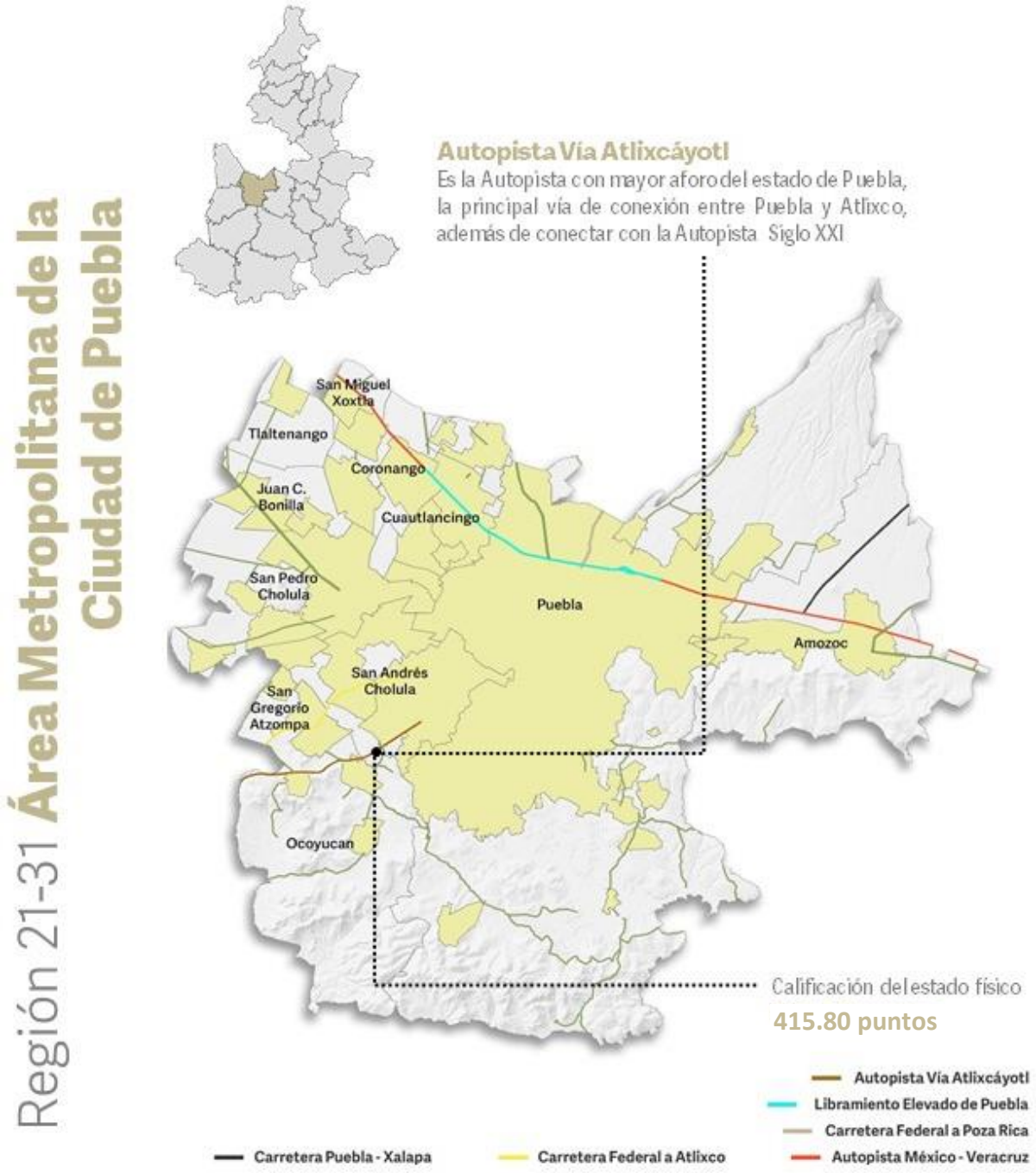

**Región 19 Atlixco**

- Tianguismanalco
- Santa Isabel Cholula
- Tochimilco
- Atlixco
- Tepemaxalco
- San Jerónimo Tecuanipan
- Atzitzihuacán
- Acteopan
- Cohuecan
- Huaquechula



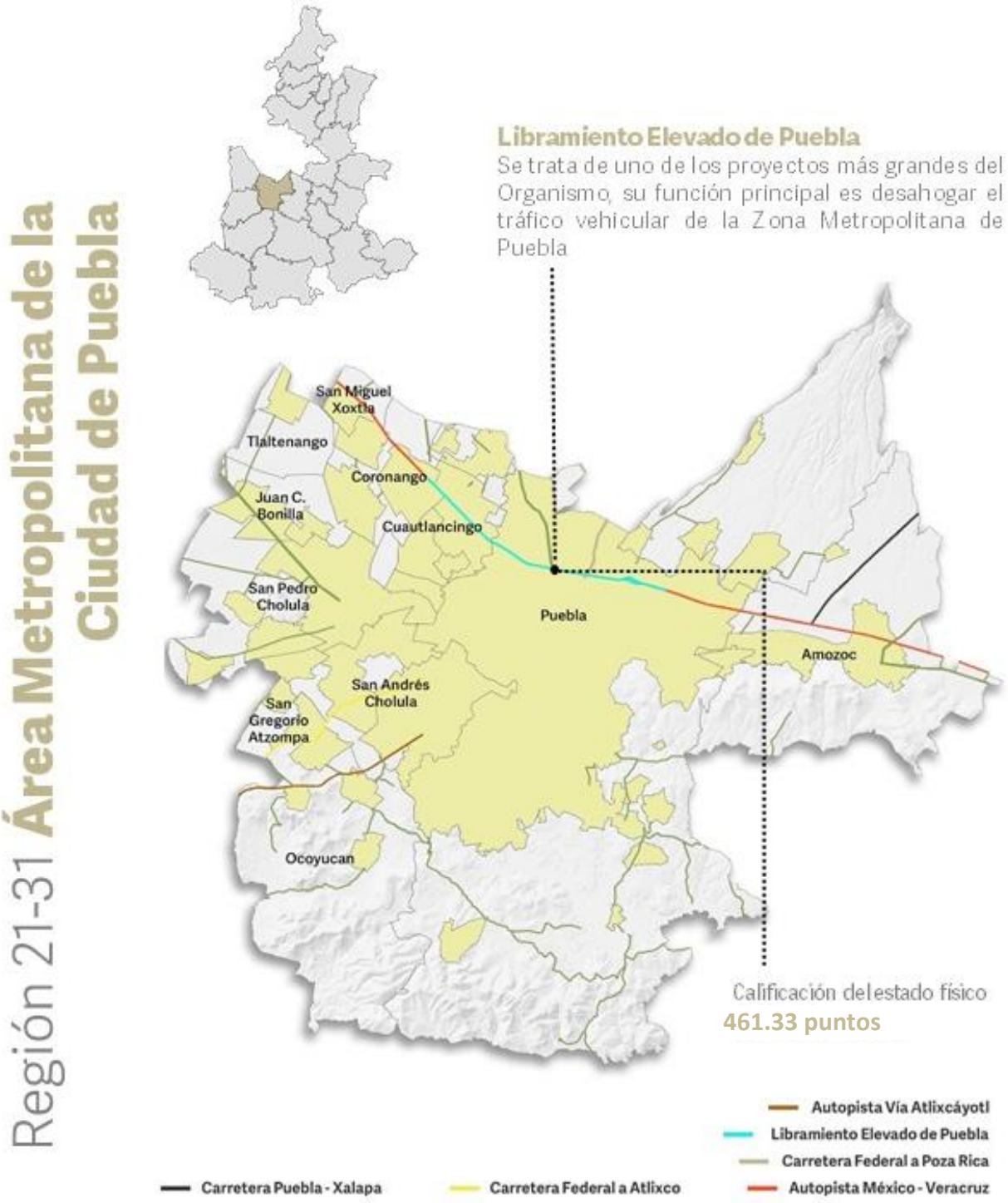

**Región 20 San Martín Texmelucan**

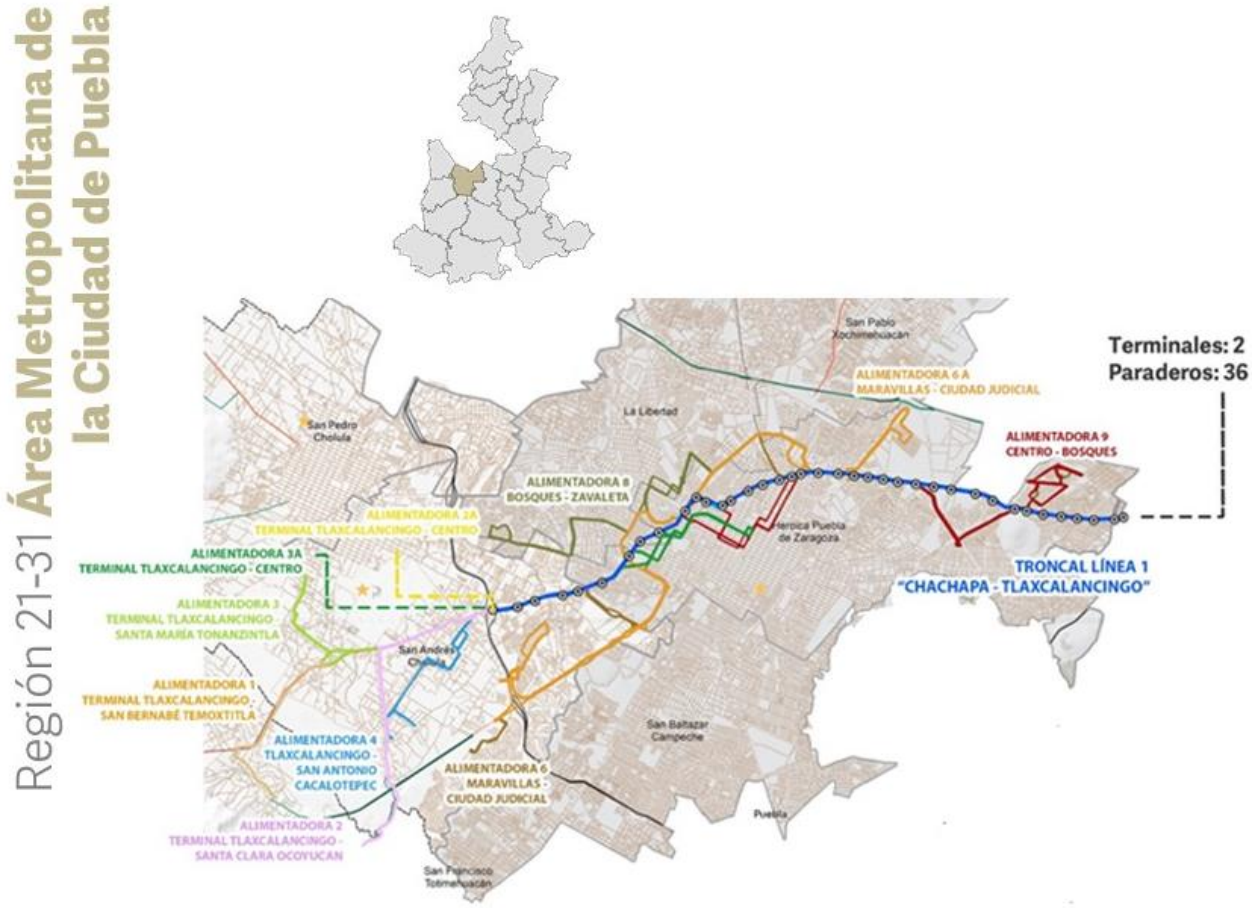
- Tlahuapan
- San Matías Tlalancaleca
- San Martín Texmelucan
- San Felipe Teotlalcingo
- San Salvador El Verde
- Chiautzingo
- Domingo Arenas
- Calpan
- San Nicolás de los Ranchos
- Nealtican
- Huejotzingo




**Región 21-31 Área Metropolitana de la Ciudad de Puebla**

- San Miguel Xoxtla
- Tlaltenango
- Coronango
- Juan C. Bonilla
- Cuautlancingo
- San Andrés Cholula
- San Gregorio Atzompa
- Puebla
- Amozoc
- Ocoyucan
- San Pedro Cholula

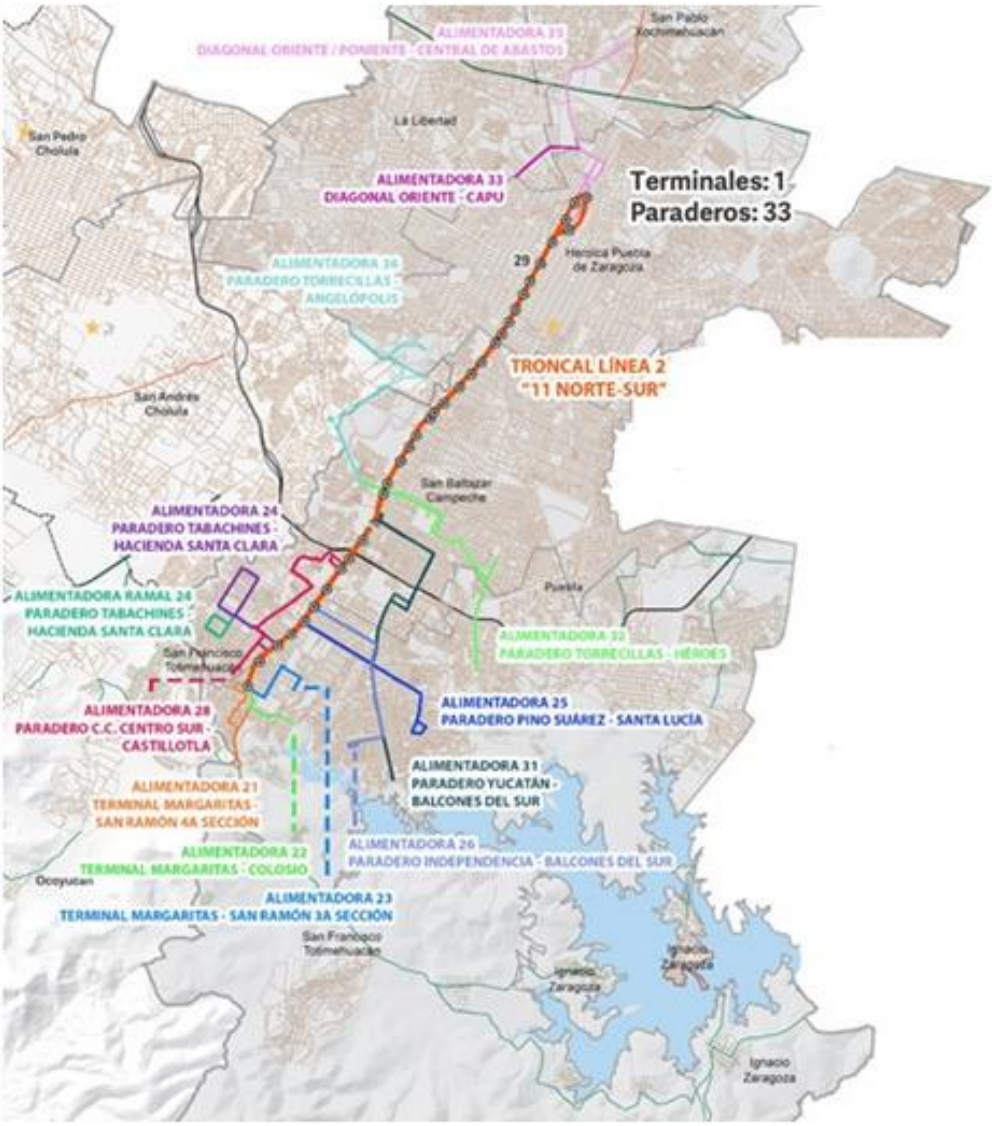

Región 21-31 Área Metropolitana de la Ciudad de Puebla
Libramiento Elevado de Puebla
Se trata de uno de los proyectos más grandes del Organismo, su función principal es desahogar el tráfico vehicular de la Zona Metropolitana de Puebla
San Miguel Xoxtla
Tlaltenango
Coronango
Juan C. Bonilla
Cuautlancingo
San Pedro Cholula
Puebla
Amozoc
San Andrés Cholula
San Gregorio Atzompa
Ocoyucan
Calificación del estado físico
461.33 puntos
Autopista Vía Atlixcáyotl
Libramiento Elevado de Puebla
Carretera Federal a Poza Rica
Carretera Puebla - Xalapa
Carretera Federal a Atlixco
Autopista México - Veracruz




**RUTA Línea 1** Corredor Chachapa - Tlaxcalancingo

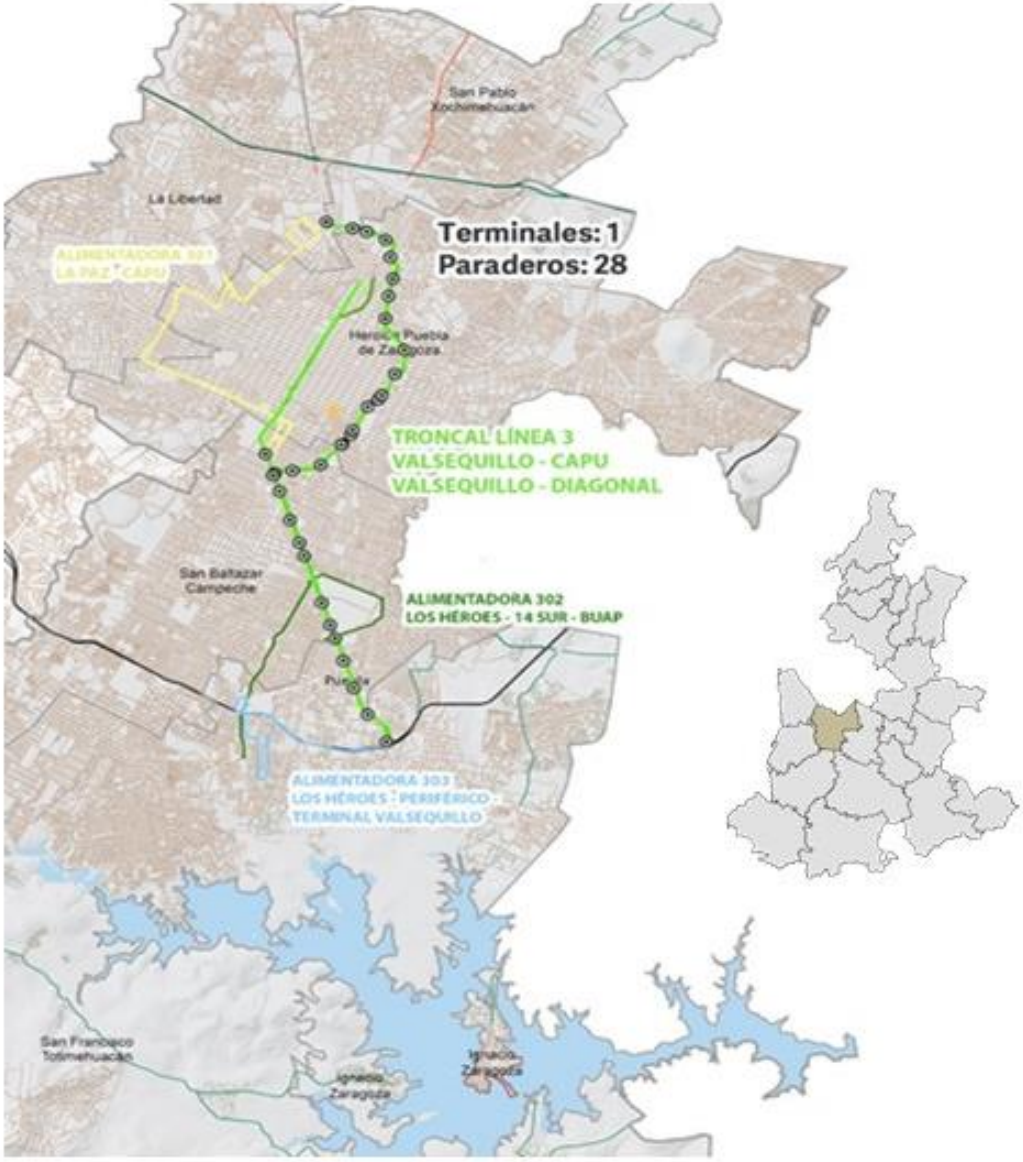
Región 21-31 **Área Metropolitana de la Ciudad de Puebla**

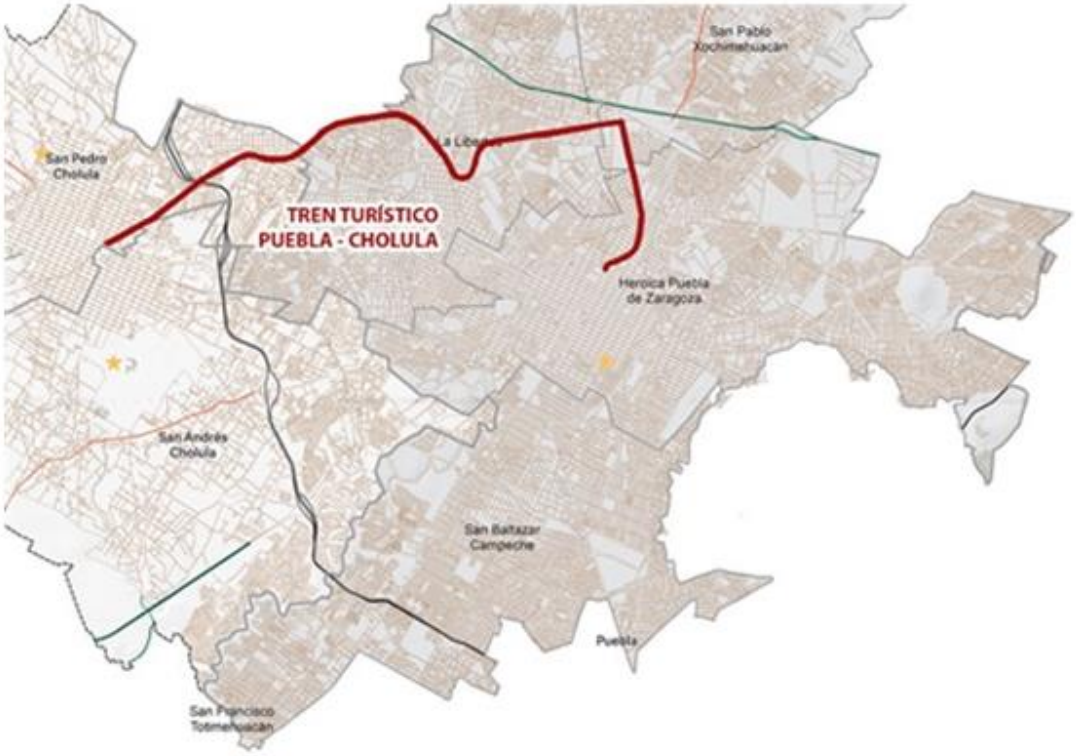
**RUTA Línea 2 Corredor 11 Norte - Sur**



Región 21-31 **Área Metropolitana de la Ciudad de Puebla**

**RUTA Línea 3 Corredor Valsequillo - CAPU**



Región 21-31 **Área Metropolitana de la Ciudad de Puebla**

**Tren Turístico Puebla - Cholula**