



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.

K002 Instrumentación de Programas y Proyectos de Inversión para el Desarrollo de las Regiones del Estado

132. Secretaría de Infraestructura

2000. Subsecretaría de Infraestructura

Ejercicio fiscal 2022



1. Antecedentes y Descripción del Problema.....	5
1.1 Antecedentes.....	5
1.2 Definición del problema.....	6
1.3 Justificación del PP.....	6
1.4 Estado actual del problema.....	6
1.5 Evolución del problema.....	8
1.6 Experiencias de atención.....	8
1.7 Árbol de problemas.....	11
2. Objetivos.....	13
2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.....	13
2.2 Árbol de objetivos.....	13
2.3 Estrategia para la selección de alternativas.....	15
2.4 Concentrado.....	15
3. Cobertura.....	18
3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.....	18
3.2 Estrategia de cobertura.....	19
4. Análisis de similitudes o complementariedades.....	19
4.1 Complementariedad y coincidencias.....	19
5. Presupuesto.....	20
5.1 Estimación del costo del programa presupuestario.....	20
5.2 Fuentes de financiamiento.....	21
6. Información Adicional.....	21
6.1 Información adicional relevante.....	21
7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.....	22
Bibliografía.....	25
Anexos.....	25

1. Antecedentes y Descripción del Problema

1.1 Antecedentes.

Los Programas Presupuestarios son un conjunto de instrumentos orientados a contribuir al cumplimiento de las estrategias y objetivos planteados en el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024. Mediante ellos se busca atender las distintas necesidades que a lo largo del territorio estatal existen y así procurar mejores condiciones de vida de la población, así como disminuir los desequilibrios económicos y sociales del estado y con ello del país. El Programa Presupuestario K002 tiene como objetivo el atender a los habitantes del Estado de Puebla que requieren de obras de infraestructura y se ubican en Municipios con rezago social alto y muy alto con una población mayor a 15 mil habitantes con el fin de mejorar la productividad entre las Regiones del Estado, a través del desarrollo de infraestructura moderna, inclusiva e incluyente que permita mediante el impulso a la conectividad incrementar la competitividad y alcanzar el equilibrio Regional y como consecuencia impactar de manera positiva en la calidad de vida de los habitantes de los Municipios.

El enfoque del Programa se centra tanto al interior del Estado como a las zonas metropolitanas donde la población, se ve afectada en sus actividades diarias ocasionando limitadas oportunidades de desarrollo por la falta en la instrumentación de proyectos y estudios de infraestructura que contemplen la inversión en obras de impacto hacia los municipios rurales y urbanos.

En lo que respecta a la mejora de las condiciones de conectividad a nivel estatal, vemos que existe una red carretera que conecta y se distribuye hacia los principales puntos del Estado y sitúa a la Entidad como un punto de referencia y de conexión hacia los Estados aledaños; sin embargo, aún existen carencias en lo que se refiere a la interconexión entre las 32 regiones del Estado e inclusive para conectar las cabeceras municipales y localidades de los municipios con las zonas de principal desarrollo de la Entidad. Es por ello necesario contribuir al desarrollo económico permitiendo a los municipios de las regiones, incrementar sus actividades productivas, económicas, disminuir tiempos de traslado, de costos, agilizar la movilidad, acceder a servicios básicos y contar con las vías de evacuación adecuadas para poner a resguardo a la población en caso de ocurrencia de fenómenos naturales perturbadores; esto permitiría 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 el rezago social que aún impera en los Municipios de la Entidad donde las vías de acceso son escasas o inadecuadas.

En este sentido, el programa presupuestario K002, tiene como finalidad contribuir a reducir el grado de marginación en los Municipios mediante la implementación de obras y acciones de infraestructura para el desarrollo integral del Estado; que permita mejorar la productividad y combatir las condiciones adversas que enfrentan los habitantes con el propósito de que el acceso a los servicios y mercancías esté disponible con un costo menor para la población.

En referencia a las zonas metropolitanas, el INEGI, CONAPO y la Secretaría de Bienestar han identificado dos zonas metropolitanas en el Estado de Puebla:

- 1.-Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala
- 2.-Zona Metropolitana Puebla-Tehuacán.

La Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala la integran 18 municipios del Estado de Puebla y 20 municipios del Estado de Tlaxcala; por lo que respecta a la Zona Metropolitana Puebla-Tehuacán está la integran Tehuacán y Santiago Miahuatlán; si bien estas Zonas son representativas para el Estado; en el resto de los municipios la conectividad terrestre presenta 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 K002, busca generar las condiciones de conectividad y productividad 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 zonas 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.

Los habitantes del estado de Puebla que requieren de obras de infraestructura y que se ubican en municipios con rezago social alto y muy alto con población mayor a 15,000 habitantes; carecen de infraestructura moderna, inclusiva e incluyente para su desarrollo regional equilibrado

1.3 Justificación del PP.

El Programa K002.- Instrumentación de Programas y Proyectos de inversión para el desarrollo de las Regiones del Estado, permitirá que los habitantes de los Municipios de la Entidad, que requieren infraestructura de conectividad mejoren su competitividad y tengan mayores oportunidades de desarrollo al contar con suficientes obras de infraestructura con impacto social y económico, adecuadas a sus necesidades y que mejoren las vías de comunicación terrestre entre las Regiones de Puebla y en las zonas metropolitanas.

Tomando en consideración que los recursos son limitados, es imprescindible generar capacidades dentro de la administración estatal a efecto de poder optimizar los recursos. Con esto se logrará fortalecer el ciclo de inversiones y brindar al estado elementos para la presentación y elaboración de análisis costo y beneficios de los programas y proyectos de inversión, en beneficio de la población. De esta manera se determinarán la rentabilidad social de cada uno de los proyectos que se encuentren contemplados en el Programa Anual de Infraestructura de cada Municipio.

1.4 Estado actual del problema.

Los habitantes de los Municipios del Estado de Puebla, principalmente los que presentan condición de rezago social alto y muy alto, requieren de infraestructura de calidad e impacto social, que les permita mejorar sus condiciones socioeconómicas, capacidades productivas y de integración con las zonas más desarrolladas en la Entidad, a fin de impulsar un desarrollo equilibrado.

CINCO ENTIDADES CON MAYOR REZAGO SOCIAL, 2020

ENTIDAD	IRS	GRADO DE REZAGO SOCIAL
CHIAPAS	2.644	MUY ALTO
OAXACA	2.591	MUY ALTO
GUERRERO	2.450	MUY ALTO
VERACRUZ	1.143	MUY ALTO
PUEBLA	0.744	ALTO

Fuente: estimaciones del CONEVAL con base en el Censo de Población y Vivienda 2020.

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”.

Las obras de infraestructura de impacto social contribuyen 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 otra parte las obras de infraestructura vial y urbana incumplen con la normatividad vigente generando en los municipios con rezago social alto y muy alto del Estado inconformidad, ya que las mismas no cubren las necesidades básicas que la población demanda.

Otros rubros que son considerados importantes para mejorar la infraestructura en los municipios con rezago social alto y muy alto son:

- Los accesos inadecuados a los centros laborales y de transporte de bienes y servicios.
- Las de rutas de evacuación son ineficientes para el cumplimiento en los tiempos y ejecución de las obras.
- La Infraestructura vial insuficiente para mejorar la movilidad y con ello la productividad de las Regiones.

Por ello es importante contribuir a reducir esta brecha a través del desarrollo de infraestructura vial, que impulse la conectividad generando productividad y elevando el nivel de competitividad de los Municipios y por ende de la Entidad; que permita a los habitantes de los Municipios mayores oportunidades de desarrollo equilibrado.

1.5 Evolución del problema.

El Índice de Rezago Social incorpora indicadores de acceso a la educación, a los servicios de salud y a los servicios básicos, así como de calidad y espacios en la vivienda y activos en el hogar. Este índice facilita la ubicación de Zonas de Atención Prioritaria y contribuye a mejorar la política y los programas de desarrollo social en México y la definición de estrategias en el Estado.

Teniendo como base dicha información el Gobierno del Estado busca focalizar los recursos del programa presupuestario K002, a mejorar la política social de los municipios con rezago social alto y muy alto y que adicionalmente cuentan con una población mayor a 15,000 habitantes.

Aunado a lo anterior actualmente, la red carretera estatal requiere ser atendida y modernizada, los casi 12 mil kilómetros de carretera que conectan al Estado, derivado del 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 y de contingencias; 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 provocado 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.

Es necesario entonces promover la rehabilitación y 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 entre las 32 Regiones que conforman el Estado.

1.6 Experiencias de atención.

El programa Instrumentación de Programas y Proyectos de Inversión para el desarrollo de las Regiones del Estado; surge de los programas: Instrumentación de los Programas y Proyectos de Inversión Pública y el programa Impulso a la Conectividad a través de la Infraestructura; 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 clara y con un enfoque integral de atención y beneficio a los habitantes del Estado.

Programa	Población Objetivo	Objetivo del Programa	Operación	Resultados
K001 Instrumentación de Programas y Proyectos de Inversión Pública.	Habitantes de los municipios del Estado de Puebla con rezago social alto y muy alto que requieren de obras de infraestructura, con población mayor a 20 mil habitantes.	Fortalecer la infraestructura en materia de espacios educativos, socioculturales y deportivos en los municipios del estado para promover e impulsar el sano desarrollo, educativo y sociocultural de los habitantes mediante el incremento de la inversión pública en materia de obras que genere la competitividad de la entidad, a través de la creación de más y mejores empleos	Este programa se ejecutó en el Estado de Puebla, beneficiando con obras de infraestructura a los municipios que lo componen. Cabe aclarar que todo proyecto de Inversión deberá obtener el registro en la cartera para poder ser financiado; y para poder solicitar dicho registro es indispensable que cada Proyecto se presente acompañado de una evaluación socioeconómica	Durante el ejercicio 2019 y 2020 se realizaron obras y acciones que permitieron el logro de objetivos tales como: el 100% de las supervisiones de construcción de obra emblemática y control de calidad para los trabajos de construcción de las obras. Se validó el 100% de los proyectos de infraestructura vial y urbana para los principales municipios de cada región del estado y los proyectos de infraestructura para la creación de espacios con accesos adecuados para la ciudadanía. Se implementaron al 100% los programas para la reconstrucción, modernización y rehabilitación de carreteras alimentadoras en los



K002 Instrumentación de Programas y Proyectos de Inversión para el Desarrollo de las Regiones del Estado, 2022

				<p>Municipios del estado, así como las Rutas de Evacuación que se cumplió con los programas</p> <p>Se integraron expedientes al 100% correspondientes a afectaciones de Bienes muebles e inmuebles por la ejecución de obra pública.</p> <p>El 100% de cumplimiento de las 30 acciones en materia de infraestructura que fomenta el desarrollo económico del estado.</p> <p>En el porcentaje de municipios con rezago social alto y muy alto beneficiados con la ejecución de obras la cobertura fue de 26%</p> <p>Se realizaron al 100% las supervisiones de construcción de infraestructura de seguridad pública durante el ejercicio fiscal 2020</p>
K002 Impulso a la Conectividad	Habitantes del Estado de Puebla que requieren	Fortalecer la infraestructura vial para los habitantes del	Este programa se ejecutó en el Estado de Puebla,	En el ejercicio fiscal 2019 y 2020 se llevaron a cabo acciones y

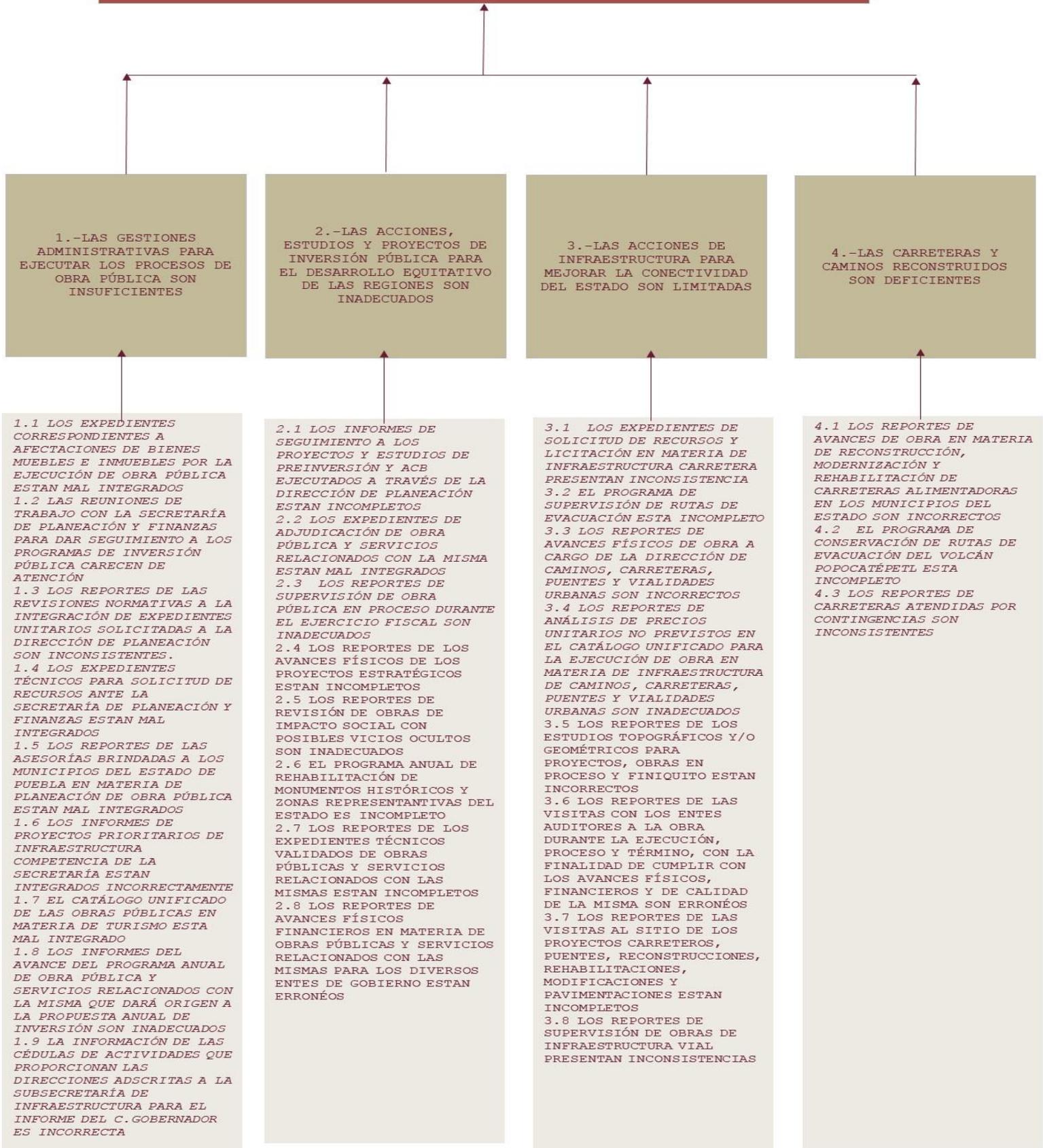


través de la Infraestructura	obras de infraestructura de conectividad y que se encuentran en municipios con rezago social alto y muy alto con población mayor a 20 mil habitantes	estado mediante la adecuada planeación y ejecución de la obra pública que permita eficientar el traslado de personas, bienes y servicios; el desarrollo territorial de las Regiones del estado para un desarrollo equilibrado, en aliento a sus vocaciones productivas e infraestructuras. Todo ello bajo una visión de productividad y competitividad, cohesión social, diversidad económica y conservación sustentable del medio ambiente.	beneficiando a las 7 regiones que lo componen	estrategias que permitieron alcanzar los logros siguientes: En el Índice de Infraestructura Carretera Atendida se alcanzó una cobertura de 14.25% Densidad de la Red Carretera tuvo una cobertura del 33.01% Porcentaje de Cobertura de carreteras atendidas y caminos de la Red del Estado, 100% Porcentaje de Obras de Infraestructura Edificada Ejecutadas, 92.50% Se llevaron al 100% las 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 ejecución.
------------------------------	--	--	---	--

1.7 Árbol de problemas.

LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE REQUIEREN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y QUE SE UBICAN EN MUNICIPIOS CON REZAGO SOCIAL ALTO Y MUY ALTO CON POBLACIÓN MAYOR A 15,000 HABITANTES; CARECEN DE INFRAESTRUCTURA MODERNA, INCLUSIVA E INCLUYENTE PARA SU DESARROLLO REGIONAL EQUILIBRADO

LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA AGRAVAN SU MOVILIDAD POR LA EJECUCIÓN INADECUADA DE ACCIONES DE INFRAESTRUCTURA VIAL QUE INCIDEN EN LA CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD DEL ESTADO





2. Objetivos

2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

La atención que se brinda a través del Programa Presupuestario K002.- Instrumentación de Programas y Proyectos de Inversión para el desarrollo de las Regiones del Estado, se encuentra alineada al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024 al eje:

Eje 3. Desarrollo Económico para todas y todos, cuyo objetivo es: Impulsar el desarrollo económico sostenible en todas las regiones del estado, con un enfoque de género, identidad e interseccionalidad.

ESTRATEGIA TRANSVERSAL INFRAESTRUCTURA cuyo objetivo: Es mejorar los sistemas de transporte e infraestructura carretera y productiva que fomenten el desarrollo económico con un enfoque sostenible. 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.

Temática 3 Inversión en Infraestructura para el incremento de la Competitividad y a la Temática 6 Impulso a la Conectividad Estatal del Programa Especial de Infraestructura.

Árbol de objetivos.

LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE REQUIEREN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y QUE SE UBICAN EN MUNICIPIOS CON REZAGO SOCIAL ALTO Y MUY ALTO CON POBLACIÓN MAYOR A 15,000 HABITANTES; CUENTAN CON INFRAESTRUCTURA MODERNA, INCLUSIVA E INCLUYENTE PARA SU DESARROLLO REGIONAL EQUILIBRADO

LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA MEJORAN SU MOVILIDAD POR LA EJECUCIÓN ADECUADA DE ACCIONES DE INFRAESTRUCTURA VIAL QUE INCIDEN EN LA CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD DEL ESTADO



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 alternativas para contribuir al objetivo del programa.
- Son atribuciones de la Secretaría de Infraestructura.

La atención se llevará a cabo a través de la realización de Infraestructura Moderan, inclusiva e incluyente que permita a través del impulso a la Conectividad incrementar la Competitividad y alcanzar el Desarrollo Regional Equilibrado derivado de las obras y acciones para mejorar la conectividad del Estado, el mantenimiento de carreteras y caminos y de obras de infraestructura vial ejecutadas en las zonas Rurales y Urbanas

2.4 Concentrado.

Árbol del Problema	Árbol del Objetivo	Resumen Narrativo
Efectos	Fines	Fin
LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE REQUIEREN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y QUE SE UBICAN EN MUNICIPIOS CON REZAGO SOCIAL ALTO Y MUY ALTO CON POBLACIÓN MAYOR A 15,000 HABITANTES; CARECEN DE INFRAESTRUCTURA MODERNA, INCLUSIVA E INCLUYENTE PARA SU DESARROLLO REGIONAL EQUILIBRADO	LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE REQUIEREN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y QUE SE UBICAN EN MUNICIPIOS CON REZAGO SOCIAL ALTO Y MUY ALTO CON POBLACIÓN MAYOR A 15,000 HABITANTES; CUENTAN CON INFRAESTRUCTURA MODERNA, INCLUSIVA E INCLUYENTE PARA SU DESARROLLO REGIONAL EQUILIBRADO	CONTRIBUIR A INCREMENTAR LA COMPETITIVIDAD DEL ESTADO MEDIANTE LA DEFINICIÓN E INSTRUMENTACIÓN DE PROYECTOS Y ESTUDIOS DE INFRAESTRUCTURA QUE CONTEMPLAN LA INVERSIÓN EN OBRAS QUE BENEFICIEN A LA POBLACIÓN RURAL Y URBANA
Problema Central	Solución	Propósito
LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA AGRAVAN SU MOVILIDAD POR LA EJECUCIÓN INADECUADA DE ACCIONES DE INFRAESTRUCTURA VIAL QUE INCIDEN EN LA CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD DEL ESTADO	LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA MEJORAN SU MOVILIDAD POR LA EJECUCIÓN ADECUADA DE ACCIONES DE INFRAESTRUCTURA VIAL QUE INCIDEN EN LA CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD DEL ESTADO	LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA MEJORAN SU MOVILIDAD POR LA EJECUCIÓN ADECUADA DE ACCIONES DE INFRAESTRUCTURA VIAL QUE INCIDEN EN LA CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD DEL ESTADO
Causa (1er Nivel)	Medios (1er Nivel)	Componentes



K002 Instrumentación de Programas y Proyectos de Inversión para el Desarrollo de las Regiones del Estado, 2022

Causa (2do Nivel)	Medios (2do Nivel)	Actividades
<p>1.-LAS GESTIONES ADMINISTRATIVAS PARA EJECUTAR LOS PROCESOS DE OBRA PÚBLICA SON INSUFICIENTES</p> <p>2.-LAS ACCIONES, ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA PARA EL DESARROLLO EQUITATIVO DE LAS REGIONES SON INADECUADOS</p> <p>3.-LAS ACCIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD DEL ESTADO SON LIMITADAS</p> <p>4.-LAS CARRETERAS Y CAMINOS RECONSTRUIDOS SON DEFICIENTES.</p>	<p>1.-LAS GESTIONES ADMINISTRATIVAS PARA EJECUTAR LOS PROCESOS DE OBRA PÚBLICA SON SUFICIENTES</p> <p>2.-LAS ACCIONES, ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA PARA EL DESARROLLO EQUITATIVO DE LAS REGIONES SON ADECUADOS</p> <p>3.-LAS ACCIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD DEL ESTADO SON INCREMENTADAS</p> <p>4.-LAS CARRETERAS Y CAMINOS RECONSTRUIDOS SON EFICIENTES</p>	<p>1.-GESTIONES ADMINISTRATIVAS PARA EJECUTAR LOS PROCESOS DE OBRA PÚBLICA EFECTUADAS</p> <p>2.-ACCIONES, ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA PARA EL DESARROLLO EQUITATIVO DE LAS REGIONES ELABORADOS</p> <p>3.-ACCIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD DEL ESTADO EJECUTADAS</p> <p>4.-CARRETERAS Y CAMINOS RECONSTRUIDOS.</p>
<p>1.1 LOS EXPEDIENTES CORRESPONDIENTES A BIENES MUEBLES E INMUEBLES POR LA OBRA PÚBLICA ESTAN MAL INTEGRADOS</p> <p>1.2 LAS REUNIONES DE TRABAJO CON LA DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y FINANZAS PARA DAR SEGUIMIENTO A LOS PROGRAMAS DE INVERSIÓN PÚBLICA SON INADECUADAS</p> <p>1.3 LOS REPORTES DE LAS REVISIONES NORMATIVAS SOLICITADAS A LA DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN SON INCOMPLETOS</p> <p>1.4 LOS EXPEDIENTES TÉCNICOS PARA LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y FINANZAS SON INCOMPLETOS</p> <p>1.5 LOS REPORTES DE LAS ASESORÍAS BRINDADAS A LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE PUEBLA EN MATERIA DE PLANEACIÓN DE OBRA PÚBLICA ESTAN MAL INTEGRADOS</p> <p>1.6 LOS INFORMES DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE OBRA PÚBLICA SON INTEGRADOS INCORRECTAMENTE</p> <p>1.7 EL CATÁLOGO UNIFICADO DE LAS OBRAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TURISMO ESTÁ MAL INTEGRADO</p> <p>1.8 LOS INFORMES DEL AVANCE DEL PROGRAMA ANUAL DE INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA QUE SE PROPORCIONAN A LA SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA SON INCORRECTOS</p> <p>1.9 LA INFORMACIÓN DE LAS CÉDULAS DE ACTIVIDADES DE OBRA PÚBLICA QUE SE PROPORCIONAN A LA SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA SON INCORRECTAS</p> <p>2.1 LOS INFORMES DE SEGUIMIENTO A LOS PROYECTOS DE OBRA PÚBLICA QUE SE EJECUTAN DURANTE EL EJERCICIO FISCAL ESTÁN INCOMPLETOS</p> <p>2.2 LOS EXPEDIENTES DE ADJUDICACIÓN DE OBRA PÚBLICA SON INCORRECTOS</p>	<p>1.1 LOS EXPEDIENTES CORRESPONDIENTES A BIENES MUEBLES E INMUEBLES POR LA OBRA PÚBLICA SON BIEN INTEGRADOS</p> <p>1.2 LAS REUNIONES DE TRABAJO CON LA DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN Y FINANZAS PARA DAR SEGUIMIENTO A LOS PROGRAMAS DE INVERSIÓN PÚBLICA SON ADECUADAS</p> <p>1.3 LOS REPORTES DE LAS REVISIONES NORMATIVAS SOLICITADAS A LA DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN SON COMPLETOS</p> <p>1.4 LOS EXPEDIENTES TÉCNICOS PARA LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y FINANZAS SON COMPLETOS</p> <p>1.5 LOS REPORTES DE LAS ASESORÍAS BRINDADAS A LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE PUEBLA EN MATERIA DE PLANEACIÓN DE OBRA PÚBLICA SON BIEN INTEGRADOS</p> <p>1.6 LOS INFORMES DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE OBRA PÚBLICA SON INTEGRADOS DE FORMA CORRECTA</p> <p>1.7 EL CATÁLOGO UNIFICADO DE LAS OBRAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TURISMO ESTÁ BIEN INTEGRADO</p> <p>1.8 LOS INFORMES DEL AVANCE DEL PROGRAMA ANUAL DE INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA QUE SE PROPORCIONAN A LA SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA SON CORRECTOS</p> <p>1.9 LA INFORMACIÓN DE LAS CÉDULAS DE ACTIVIDADES DE OBRA PÚBLICA QUE SE PROPORCIONAN A LA SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA SON CORRECTAS</p> <p>2.1 LOS INFORMES DE SEGUIMIENTO A LOS PROYECTOS DE OBRA PÚBLICA QUE SE EJECUTAN DURANTE EL EJERCICIO FISCAL ESTÁN COMPLETOS</p> <p>2.2 LOS EXPEDIENTES DE ADJUDICACIÓN DE OBRA PÚBLICA SON CORRECTOS</p>	<p>1.1 INTEGRAR EXPEDIENTES CORRESPONDIENTES A BIENES MUEBLES E INMUEBLES POR LA EJECUCIÓN DE OBRA PÚBLICA</p> <p>1.2 ATENDER REUNIONES DE TRABAJO CON LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y FINANZAS PARA DAR SEGUIMIENTO A LOS PROGRAMAS DE INVERSIÓN PÚBLICA</p> <p>1.3 ELABORAR REPORTES DE LAS REVISIONES NORMATIVAS SOLICITADAS A LA DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN</p> <p>1.4 INTEGRAR EXPEDIENTES TÉCNICOS PARA SOLICITUD DE OBRA PÚBLICA ANTE LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y FINANZAS</p> <p>1.5 INTEGRAR REPORTES DE LAS ASESORÍAS BRINDADAS A LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE PUEBLA EN MATERIA DE PLANEACIÓN DE OBRA PÚBLICA</p> <p>1.6 INTEGRAR INFORMES DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE OBRA PÚBLICA COMPETENCIA DE LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y FINANZAS</p> <p>1.7 INTEGRAR EL CATÁLOGO UNIFICADO DE LAS OBRAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TURISMO</p> <p>1.8 ELABORAR INFORMES DEL AVANCE DEL PROGRAMA ANUAL DE INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA QUE SE PROPORCIONAN A LA SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA PARA EL INFORME DEL C. GOBERNADOR</p> <p>2.1 ELABORAR INFORMES DE SEGUIMIENTO A LOS PROYECTOS DE OBRA PÚBLICA QUE SE EJECUTAN DURANTE EL EJERCICIO FISCAL</p> <p>2.2 INTEGRAR EXPEDIENTES DE ADJUDICACIÓN DE OBRA PÚBLICA</p> <p>2.3 INTEGRAR REPORTES DE SUPERVISIÓN DE OBRA PÚBLICA DURANTE EL EJERCICIO FISCAL</p> <p>2.4 REALIZAR REPORTES DE LOS AVANCES FÍSICOS DE OBRA PÚBLICA DE CARÁCTER ESTRATÉGICOS</p>



SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA INTEGRADOS	SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA 2.3 LOS REPORTES DE SUPERVISIÓN DEL PROCESO DURANTE EL EJERCICIO FISCAL	2.5 REALIZAR REPORTES DE REVISIÓN DE OBRAS DE IMPACTO CON POSIBLES VICIOS OCULTOS
2.3 LOS REPORTES DE SUPERVISIÓN DEL PROCESO DURANTE EL EJERCICIO FISCAL	2.4 LOS REPORTES DE LOS AVANCES FÍSICOS ESTRATÉGICOS ESTAN INCOMPLETOS	2.6 ELABORAR EL PROGRAMA ANUAL DE REHABILITACIÓN DE MONUMENTOS HISTÓRICOS Y ZONAS REPRESENTATIVAS
2.4 LOS REPORTES DE LOS AVANCES FÍSICOS ESTRATÉGICOS ESTAN INCOMPLETOS	2.5 LOS REPORTES DE REVISIÓN DE OBRAS CON POSIBLES VICIOS OCULTOS SON INCONSISTENTES	2.7 ELABORAR REPORTES DE LOS EXPEDIENTES TÉCNICOS DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MATERIA DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS
2.5 LOS REPORTES DE REVISIÓN DE OBRAS CON POSIBLES VICIOS OCULTOS SON INCONSISTENTES	2.6 EL PROGRAMA ANUAL DE REHABILITACIÓN DE HISTÓRICOS Y ZONAS REPRESENTATIVAS ENCUENTRA COMPLETO	2.8 INTEGRAR REPORTES DE AVANCES FÍSICOS FINANCIEROS MATERIA DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS MISMAS PARA LOS DIVERSOS ENTES DE GOBIERNO
2.6 EL PROGRAMA ANUAL DE REHABILITACIÓN DE HISTÓRICOS Y ZONAS REPRESENTATIVAS INCOMPLETO	2.7 LOS REPORTES DE LOS EXPEDIENTES TÉCNICOS OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS ESTAN COMPLETOS	3.1 INTEGRAR EXPEDIENTES DE SOLICITUD DE RECURSOS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA
2.7 LOS REPORTES DE LOS EXPEDIENTES TÉCNICOS OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS MISMAS ESTAN INCOMPLETOS	2.8 LOS REPORTES DE AVANCES FÍSICOS DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS PARA LOS DIVERSOS ENTES DE GOBIERNO SON INCORRECTOS	3.2 ELABORAR EL PROGRAMA DE SUPERVISIÓN DE RUTAS DE EVACUACIÓN
2.8 LOS REPORTES DE AVANCES FÍSICOS MATERIA DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS PARA LOS DIVERSOS ENTES DE GOBIERNO SON INCORRECTOS	3.1 LOS EXPEDIENTES DE SOLICITUD DE RECURSOS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA CONSISTENCIA	3.3 REALIZAR REPORTES DE AVANCES FÍSICOS DE OBRAS DE DIRECCIÓN DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS
2.9 LOS REPORTES DE AVANCES FÍSICOS MATERIA DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS PARA LOS DIVERSOS ENTES DE GOBIERNO SON INCORRECTOS	3.2 EL PROGRAMA DE SUPERVISIÓN DE RUTAS DE EVACUACIÓN ESTA COMPLETO	3.4 REALIZAR REPORTES DE ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS PREVISTOS EN EL CATÁLOGO UNIFICADO PARA LA EJECUCIÓN EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS
3.1 LOS EXPEDIENTES DE SOLICITUD DE RECURSOS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA INCONSISTENCIA	3.3 LOS REPORTES DE AVANCES FÍSICOS DIRECCIÓN DE CAMINOS, CARRETERAS Y VIALIDADES URBANAS SON CORRECTOS	3.5 REALIZAR REPORTES DE LOS ESTUDIOS TOPOGRÁFICOS Y GEOMÉTRICOS PARA PROYECTOS, OBRAS EN PROCESO Y PREVISTOS EN EL CATÁLOGO UNIFICADO PARA LA EJECUCIÓN EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS
3.2 EL PROGRAMA DE SUPERVISIÓN DE RUTAS DE EVACUACIÓN ESTA INCOMPLETO	3.4 LOS REPORTES DE ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS PREVISTOS EN EL CATÁLOGO UNIFICADO PARA LA EJECUCIÓN EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS SON INCORRECTOS	3.6 REALIZAR REPORTES DE LAS VISITAS AL SITIO DE LOS CARRETEROS, PUENTES, RECONSTRUCCIONES, REHABILITACIONES, MODIFICACIONES Y PAVIMENTACIONES
3.3 LOS REPORTES DE AVANCES FÍSICOS DIRECCIÓN DE CAMINOS, CARRETERAS Y VIALIDADES URBANAS SON INCORRECTOS	3.5 LOS REPORTES DE LOS ESTUDIOS TOPOGRÁFICOS Y GEOMÉTRICOS PARA PROYECTOS, OBRAS EN PROCESO Y PREVISTOS EN EL CATÁLOGO UNIFICADO PARA LA EJECUCIÓN EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS SON INCORRECTOS	3.8 REALIZAR REPORTES DE SUPERVISIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL
3.4 LOS REPORTES DE ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS PREVISTOS EN EL CATÁLOGO UNIFICADO PARA LA EJECUCIÓN EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS SON INCORRECTOS	3.6 LOS REPORTES DE LAS VISITAS AL SITIO DE LOS CARRETEROS, PUENTES, RECONSTRUCCIONES, REHABILITACIONES, MODIFICACIONES Y PAVIMENTACIONES ESTAN CORRECTOS	4.1 ELABORAR REPORTES DE AVANCES DE OBRAS EN MATERIA DE RECONSTRUCCIÓN, MODERNIZACIÓN Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS ALIMENTADORAS EN LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO
3.5 LOS REPORTES DE LOS ESTUDIOS TOPOGRÁFICOS Y GEOMÉTRICOS PARA PROYECTOS, OBRAS EN PROCESO Y PREVISTOS EN EL CATÁLOGO UNIFICADO PARA LA EJECUCIÓN EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS SON INCORRECTOS	3.7 LOS REPORTES DE LAS VISITAS AL SITIO DE LOS CARRETEROS, PUENTES, RECONSTRUCCIONES, REHABILITACIONES, MODIFICACIONES Y PAVIMENTACIONES ESTAN CORRECTOS	4.2 ESTRUCTURAR EL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE EVACUACIÓN DEL VOLCÁN POPOCATÉPETL
3.6 LOS REPORTES DE LAS VISITAS AL SITIO DE LOS CARRETEROS, PUENTES, RECONSTRUCCIONES, REHABILITACIONES, MODIFICACIONES Y PAVIMENTACIONES ESTAN CORRECTOS	3.8 LOS REPORTES DE SUPERVISIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL PRESENTAN CONSISTENCIA	4.3 ELABORAR REPORTES DE CARRETERAS ATENDIDAS POR CONTINGENCIAS
3.7 LOS REPORTES DE LAS VISITAS AL SITIO DE LOS CARRETEROS, PUENTES, RECONSTRUCCIONES, REHABILITACIONES, MODIFICACIONES Y PAVIMENTACIONES ESTAN INCOMPLETOS	4.1 LOS REPORTES DE AVANCES DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN, MODERNIZACIÓN Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS ALIMENTADORAS EN LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO SON CORRECTOS	
3.8 LOS REPORTES DE SUPERVISIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL PRESENTAN CONSISTENCIA	4.2 EL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE EVACUACIÓN DEL VOLCÁN POPOCATÉPETL ESTÁ COMPLETO	
4.1 LOS REPORTES DE AVANCES DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN, MODERNIZACIÓN Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS ALIMENTADORAS EN LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO SON INCORRECTOS	4.3 LOS REPORTES DE CARRETERAS ATENDIDAS POR CONTINGENCIAS SON CONSISTENTES	
4.2 EL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE EVACUACIÓN DEL VOLCÁN POPOCATÉPETL ESTÁ INCOMPLETO		
4.3 LOS REPORTES DE CARRETERAS ATENDIDAS POR CONTINGENCIAS SON INCONSISTENTES		

3. Cobertura

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

Debido a que el programa aborda los temas de inversión, productividad, competitividad, conectividad, accesibilidad carretera e interconectividad estatal, se pretende que con la ejecución del programa en los diferentes ejercicios fiscales se vaya ampliando la cobertura hasta alcanzar al total de la población del Estado, ya que los beneficios de la inversión en infraestructura de impacto social así como vial no se limitan sólo a las áreas en las que se ejecuta, sino que su impacto se puede ver a nivel regional, estatal e incluso nacional al mejorar la transitabilidad de las personas y mercancías por el espacio geográfico de las 32 Regiones que conforman el Estado de Puebla.

Justificación de los criterios de focalización de las Poblaciones se definió:

Población Atendida: Se realizó una estimación de los Municipios a atender durante el año en curso del programa, con base en los Municipios atendidos previamente y los que aún están sin atender.

A pesar de que se considera un impacto a nivel estatal, se definieron los siguientes criterios para tener una población determinada.

Población de Referencia: Se seleccionó de acuerdo a los últimos datos disponibles de las proyecciones del CONAPO y corresponde al total de Municipios del Estado que se pueden beneficiar con obras de infraestructura de impacto social y conectividad.

Población Potencial: Se seleccionaron el total de Municipios del Estado de Puebla que requieren obras de interconectividad estatal y de infraestructura de impacto social que ya fueron atendidos parcialmente, así como los Municipios que aún no han sido atendidos para el ejercicio fiscal de operación del programa.

Población Objetivo: La población objetivo se definió tomando como criterio de focalización de los Municipios del Estado de Puebla que se encuentran con rezago social alto y muy alto con una población mayor a 15 mil habitantes y que requieren con mayor urgencia obras de interconectividad estatal y de infraestructura y se van descontando los que se atienden año con año a través del programa.

K002 Instrumentación de Programas y Proyectos de Inversión para el Desarrollo de las Regiones del Estado, 2022

	Definición de la Población	Cantidad	Última fecha de actualización	Periodicidad para realizar la actualización	Fuente de Información
Población de Referencia	Municipios del Estado de Puebla	217	2021	Anual	Consejo Nacional de Población y Vivienda (CONAPO).
Población Potencial	Municipios del Estado de Puebla	217	2021	Anual	Consejo Nacional de Población y Vivienda (CONAPO) y Secretaría de Infraestructura
Población Atendida	Municipios del Estado de Puebla que cumplen con los requisitos para su atención con rezago social alto y muy alto	3	2021	Anual	Estimación propia con base en los Municipios atendidos por el programa en años anteriores.
Población Objetivo	Municipios del Estado de Puebla que requieren de obras de infraestructura moderna, inclusiva e incluyente con rezago social alto y muy alto con población mayor a 15 mil habitantes	9	2021	Anual	Secretaría de Bienestar y Secretaría de Infraestructura

3.2 Estrategia de cobertura.

Se considera preferentemente a los Municipios con rezago social alto y muy alto, con una población mayor a 15 mil habitantes, que requieren de la ejecución de obras de conectividad y de impacto social para mejorar su calidad de vida y sus condiciones socioeconómicas, que les permita elevar su productividad y competitividad.

4. Análisis de similitudes o complementariedades

4.1 Complementariedad y coincidencias

NO APLICA

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

Especificar el monto del presupuesto estimado para el Ejercicio Fiscal en el que iniciará operaciones el PP.

NO APLICA

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

5.2 Fuentes de financiamiento

Colocar la fuente de los recursos y el monto correspondiente para la operación del PP. Los recursos Estatales se agregarán sólo cuando el programa provenga de algún convenio con contrapartida estatal. El total debe corresponder con la Estimación del Costo del Programa.

Fuente de financiamiento	Monto en pesos corrientes
Recursos Federales	\$0
Recursos Estatales	\$0
Total	\$0

6. Información Adicional

6.1 Información adicional relevante

NO APLICA

7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.

Registro del Programa Presupuestario
Tipología del PP: K PROYECTOS DE INVERSIÓN
Programa Presupuestario: K002.- INSTRUMENTACIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE INVERSIÓN PARA EL DESARROLLO DE LAS REGIONES DEL ESTADO
Unidad Responsable del PP: SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA

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
1001.- DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ■ ATENDER REUNIONES DE TRABAJO CON LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y FINANZAS PARA DAR SEGUIMIENTO A LOS PROGRAMAS DE INVERSIÓN PÚBLICA. ■ ELABORAR REPORTES DE LAS REVISIONES NORMATIVAS A LA INTEGRACIÓN DE EXPEDIENTES UNITARIOS SOLICITADAS A LA DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN. ■ ELABORAR INFORMES DE SEGUIMIENTO A LOS PROYECTOS Y ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN Y ACB EJECUTADOS A TRAVÉS DE LA DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN. ■ INTEGRAR EXPEDIENTES DE ADJUDICACIÓN DE OBRA PÚBLICA Y SERVICIOS



	<p>RELACIONADOS CON LA MISMA.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ INTEGRAR EXPEDIENTES TÉCNICOS PARA SOLICITUD DE RECURSOS ANTE LA SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y FINANZAS. ■ INTEGRAR REPORTES DE LAS ASESORÍAS BRINDADAS A LOS MUNICIPIOS DEL ESTADO DE PUEBLA EN MATERIA DE PLANEACIÓN DE OBRA PÚBLICA. ■ INTEGRAR INFORMES DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE INFRAESTRUCTURA COMPETENCIA DE LA SECRETARÍA.
1002.- DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS	<ul style="list-style-type: none"> ■ INTEGRAR EXPEDIENTES CORRESPONDIENTES A AFECTACIONES DE BIENES MUEBLES E INMUEBLES POR LA EJECUCIÓN DE OBRA PÚBLICA.
2000.- SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA	<ul style="list-style-type: none"> ■ ELABORAR INFORMES DEL AVANCE DEL PROGRAMA ANUAL DE OBRA PÚBLICA Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MISMA QUE DARÁ ORIGEN A LA PROPUESTA ANUAL DE INVERSIÓN. ■ ELABORAR REPORTES DE LOS EXPEDIENTES TÉCNICOS VALIDADOS DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS. ■ VALIDAR LA INFORMACIÓN DE LAS CÉDULAS DE ACTIVIDADES QUE PROPORCIONAN LAS DIRECCIONES ADSCRITAS A LA SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA PARA EL INFORME DEL C. GOBERNADOR. ■ INTEGRAR REPORTES DE AVANCES FÍSICOS FINANCIEROS EN MATERIA DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS PARA LOS DIVERSOS ENTES DE GOBIERNO.
2003.- DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TURISMO Y CULTURA	<ul style="list-style-type: none"> ■ INTEGRAR EL CATÁLOGO UNIFICADO DE LAS OBRAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TURISMO. ■ ELABORAR EL PROGRAMA ANUAL DE REHABILITACIÓN DE MONUMENTOS HISTÓRICOS Y ZONAS REPRESENTATIVAS DEL ESTADO.
2005.- DIRECCIÓN DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS	<ul style="list-style-type: none"> ■ INTEGRAR REPORTES DE SUPERVISIÓN DE OBRA PÚBLICA EN PROCESO DURANTE EL EJERCICIO FISCAL. ■ REALIZAR REPORTES DE LOS AVANCES FÍSICOS DE LOS PROYECTOS ESTRATÉGICOS. ■ REALIZAR REPORTES DE REVISIÓN DE OBRAS DE IMPACTO SOCIAL CON POSIBLES VICIOS OCULTOS.
2006.- DIRECCIÓN DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS	<ul style="list-style-type: none"> ■ ELABORAR REPORTES DE AVANCES DE OBRA EN MATERIA DE RECONSTRUCCIÓN, MODERNIZACIÓN Y REHABILITACIÓN DE CARRETERAS ALIMENTADORAS EN LOS



	<p>MUNICIPIOS DEL ESTADO.</p> <ul style="list-style-type: none">■ INTEGRAR EXPEDIENTES DE SOLICITUD DE RECURSOS Y LICITACIÓN EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA.■ ELABORAR EL PROGRAMA DE SUPERVISIÓN DE RUTAS DE EVACUACIÓN.■ REALIZAR REPORTES DE AVANCES FÍSICOS DE OBRA A CARGO DE LA DIRECCIÓN DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS.■ REALIZAR REPORTES DE ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS NO PREVISTOS EN EL CATÁLOGO UNIFICADO PARA LA EJECUCIÓN DE OBRA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA DE CAMINOS, CARRETERAS, PUENTES Y VIALIDADES URBANAS.■ ESTRUCTURAR EL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE RUTAS DE EVACUACIÓN DEL VOLCÁN POPOCATÉPETL.■ REALIZAR REPORTES DE LOS ESTUDIOS TOPOGRÁFICOS Y/O GEOMÉTRICOS PARA PROYECTOS, OBRAS EN PROCESO Y FINIQUITO.■ REALIZAR REPORTES DE LAS VISITAS CON LOS ENTES AUDITORES A LA OBRA DURANTE LA EJECUCIÓN, PROCESO Y TÉRMINO, CON LA FINALIDAD DE CUMPLIR CON LOS AVANCES FÍSICOS, FINANCIEROS Y DE CALIDAD DE LA MISMA.■ REALIZAR REPORTES DE LAS VISITAS AL SITIO DE LOS PROYECTOS CARRETEROS, PUENTES, RECONSTRUCCIONES, REHABILITACIONES, MODIFICACIONES Y PAVIMENTACIONES.■ ELABORAR REPORTES DE CARRETERAS ATENDIDAS POR CONTINGENCIAS.■ REALIZAR REPORTES DE SUPERVISIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL.
--	--



Bibliografía

- Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024_
http://giep.puebla.gob.mx/Documentos/2018/trtrrt/PlanEstataldeDesarrollo2019-2024_
- Instituto Mexicano para la competitividad A.C. Índice de Competitividad Estatal, 2018.
- Consejo Nacional de Población: [Proyecciones de la Población de los Municipios de México, 2015-2030 | Consejo Nacional de Población | Gobierno | gob.mx \(www.gob.mx\)](#)
- _____

Anexos

NO APLICA