

**PROGRAMA  
INSTITUCIONAL**  
2017 · 2018

---

**CARRETERAS DE CUOTA - PUEBLA**



**ROBERTO RIVERO TREWARTHA**  
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS DE CUOTA PUEBLA

**RAÚL SÁNCHEZ KOBASHI**  
SECRETARIO DE FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN

**FRANCISCO FIDEL TEOMITZI SÁNCHEZ**  
SUBSECRETARIO DE PLANEACIÓN  
SECRETARÍA DE FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN

**DULCE MARÍA RUIZ RAMÍREZ**  
SUBDIRECTORA DE ANÁLISIS Y PLANEACIÓN REGIONAL

**JIMMY ELÍ CRUZ SALAZAR**  
DISEÑO EDITORIAL Y GRÁFICO

RESPONSABLES:

**JAVIER GORDILLO THOMAS**  
DIRECTOR DE ANÁLISIS Y SEGUIMIENTO TÉCNICO

**CYNTHIA CHÁVEZ RÍOS**  
DIRECTORA DE TRANSPORTE MASIVO

---

# ÍNDICE

---

I. Introducción	7
II. Principios y Valores	8
III. Marco Jurídico	9
IV. Estructura Metodológica	12
V. Temáticas	13
<i>1. Supervisión y evaluación del estado físico de las carreteras de cuota concesionadas en el Estado.</i>	13
<i>2. Movilidad y acercamiento a Puebla</i>	16
VI. Alineación	18
VII. Matriz de Riesgos	19
VIII. De la Procuración de Fondos	20
IX. Bibliografía	21



# I. INTRODUCCIÓN

---

Carreteras de Cuota-Puebla (CCP) se suma a los esfuerzos del Gobierno Estatal para lograr el desarrollo equitativo de las regiones, mediante el establecimiento de un esquema de actuación institucional, sustentado en la planeación, programación, presupuestación, evaluación, orden y control, todo ello realizándolo con honradez, probidad, respeto, ética, legalidad y transparencia.

En este sentido, dentro de los factores que más influyen a equilibrar los beneficios del desarrollo regional de manera equitativa, se encuentra la infraestructura carretera y el servicio de transporte público masivo, los cuales contribuyen a que se realicen eficientemente las actividades productivas, el traslado de las personas y la distribución de los bienes y servicios que satisfacen las necesidades de la población.

Cabe destacar que CCP se encuentra comprometida con la mejora de la movilidad y conectividad de la Entidad, es por ello que supervisa de manera continua el estado físico de las carreteras de cuota concesionadas, garantizando su buen funcionamiento y calidad. Del mismo modo, pretende ampliar la red carretera existente en el Estado con la apertura de dos nuevas autopistas de cuota.

Referente al tema del Servicio de Transporte Público Masivo, es importante implementar nuevas rutas al Sistema de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), que permitan a los usuarios trasladarse de manera segura, accesible, eficiente y con calidad.

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, garantizando que éste se otorgue con seguridad y eficiencia operativa.

Todo ello con la finalidad de acercar de manera más segura, confiable y eficiente a toda la población del Estado de Puebla.

**Roberto Rivero Trewartha**  
Director General  
Carreteras de Cuota-Puebla

# II. PRINCIPIOS Y VALORES

---

## PRINCIPIOS

- Eficiencia
- Honradez
- Imparcialidad
- Lealtad
- Legalidad

## VALORES

- Confidencialidad
- Entorno cultural y ecológico
- Igualdad
- Integridad
- Interés público
- Liderazgo
- Respeto
- Transparencia

# III. MARCO JURÍDICO

---

El Plan Estatal de Desarrollo 2017-2018, es el documento rector del estado, las acciones comprendidas en este, son pieza clave para el adecuado funcionamiento y aplicación de políticas públicas, las cuales se rigen conforme a derecho dentro un marco institucional y jurídico, velando siempre por la estabilidad de la entidad; regulado y sujetado conforme a las modalidades que dicte el interés público para un beneficio en general, bajo los criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad.

Dentro de dicho Instrumento, se contemplan objetivos, estrategias, metas y líneas de acción, los cuales son de observancia general y obligatoria para las Dependencias, Entidades y Organismos de la Administración Pública del Estado; derivados de éste, se encuentran los Programas Institucionales, que son instrumentos operativos del Plan y sirven para asegurar, especificar y evaluar la alineación de las acciones de cada una de las áreas.

Atendiendo a las diversas necesidades de los ciudadanos poblanos, el Gobierno del Estado de Puebla ha focalizado los criterios y lineamientos a seguir dentro de los Programas Institucionales, con el propósito de consolidar el Sistema de Planeación Estatal, tomando en cuenta los instrumentos normativos que a continuación se enlistan:

## • Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La Carta Magna, en su numeral 25 faculta y exhorta al Estado a velar por la rectoría del desarrollo nacional, para con ello fortalecer la Soberanía de la Nación y su régimen democrático; ejerciendo diversas políticas que permitan el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de todos los individuos dentro de la sociedad.

Igualmente establece que los organismos deberán estar en condiciones de dar cumplimiento a los planes y programas que contemplen tanto el Plan Nacional como el Estatal.

## • Ley de Planeación Federal

Este ordenamiento federal traza las normas y principios mediante los cuales el Estado debe desarrollar y guiar sus proyectos, el cual indica que, con el fin de ejecutar el Plan y los programas sectoriales, institucionales, regionales y especiales, las Dependencias y Entidades elaborarán programas anuales, donde se establezcan diferentes rubros, tales como administrativos, económicos, sociales, ambientales, entre otros.

## • Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios:

Para la correcta planeación, estructura, desarrollo y ejecución del Plan Estatal de Desarrollo, mismo que contempla los programas institucionales, se deben atender los criterios generales y de responsabilidad hacendaria y financiera, con los que se rigen las entidades federativas para un correcto manejo de las finanzas públicas, con base en los principios de legalidad, honestidad, eficacia, eficiencia, economía, racionalidad, austeridad, transparencia, control y rendición de cuentas.

## • Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla

La Constitución, es el ordenamiento donde se encuentra la legislación con enfoque proactivo y coordinado, debiendo ser la administración pública eficaz, eficiente y congruente con los diversos ordenamientos federales en pro de una planeación para el desarrollo económico y social del Estado.

El Sistema de Planeación de Desarrollo del Estado se integra por planes y programas de desarrollo de carácter estatal, regional, municipal y especiales; con base en el principio de democracia, y se apoya en la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla, la cual establece mecanismos



para la coordinación entre los diferentes ámbitos de participación, previendo en todo momento al Estado de lo necesario para conservar, mejorar y desarrollar la infraestructura de la entidad, lo anterior de acuerdo al artículo 107.

#### • Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla

Este ordenamiento, faculta a la Secretaría de Finanzas y Administración, a la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo, por el periodo constitucional de la Administración, el cual considera los Programas Institucionales requeridos, conforme lo establecido en el artículo 35.

Asimismo, el artículo 12 dicta, que las Dependencias y Entidades de la Administración Pública del estado de Puebla, conducirán sus actividades de forma programada, con base en políticas, prioridades y restricciones que determine el Gobernador, en relación a los planes y programas ya establecidos; en concordancia con las diferentes dependencias, en el ámbito de su competencia, vigilarán el cumplimiento de lo establecido por el Ejecutivo del Estado.

#### • Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla

La Ley de Planeación Estatal establece en el artículo 28 los mecanismos jurídicos mediante los cuales se propicie un desarrollo del Estado significativo y competitivo que genere un mayor beneficio en sus diversos sectores.

La Ley de Planeación señala en sus numerales 5, 7 y 13, que todos los programas que sean realizados por las diversas entidades y dependencias deben responder y atender el Plan Estatal de Desarrollo; especificando objetivos, metas, estrategias, prioridades y políticas a fin de conducir las actividades de los diferentes sectores; también deberán anexar la estimación de los recursos y asignación de ellos, considerando los instrumentos y los responsables para su adecuada aplicación.

De acuerdo con los numerales 9 y 10 de la ley citada se establecen como elementos de Instrumentación del Sistema Estatal de Planeación Democrática, tanto al Plan Estatal Desarrollo, como a los Programas Institucionales, mismos que serán elaborados por las Dependencias y Entidades, de acuerdo a sus atribuciones y funciones en el ámbito de su competencia.

Asimismo, dentro del proceso de planeación deberán considerarse los niveles estatal, sectorial, institucional, regional y municipal, como lo establece el artículo 17, dando como resultado inmediato un Estado que opera bajo el marco jurídico legal de una manera incluyente y coordinada.

#### • Ley de Presupuesto y Gasto Público del Estado de Puebla

Esta Ley regula las acciones relativas a la programación, presupuestación, asignación, ejercicio, control, seguimiento y evaluación del Gasto Público del Estado. Además, establece que los anteproyectos de presupuesto de egresos estarán sujetos a la misión, objetivos y metas con base en indicadores de desempeño, en concordancia con el Plan Estatal de Desarrollo y los programas sectoriales e institucionales.

Regula en su numeral 44 que, en caso de celebrar convenios de conformidad con las prioridades del Plan, los Programas Sectoriales o Institucionales, se realizaran por el Ejecutivo Estatal a través de las Dependencias y Entidades.

#### • Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.

El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

#### • Ley de Vías Generales de Comunicación

Esta Ley tiene por objeto regular las actividades referentes a las vías generales de comunicación en México, establecer las disposiciones y procedimientos administrativos obligatorios a que deberán sujetarse los concesionarios, per-

misionarios o autorizados del servicio público federal de transporte de pasajeros y servicios turísticos de transporte; así como para las entidades de la Administración Pública Federal que los proporcionen, para responder del daño que se cause a los viajeros o a su equipaje con motivo de la prestación de los servicios a su cargo.

#### • Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente

Esta Ley tiene por objeto propiciar el desarrollo sustentable y establecer las bases para garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medioambiente sano para su desarrollo, salud y bienestar; definir los principios de la política ambiental y los instrumentos para su aplicación; la preservación, restauración y mejoramiento del ambiente; la preservación y protección de la biodiversidad; el aprovechamiento sustentable, la preservación y, en su caso, la restauración del suelo, el agua y los demás recursos naturales; la prevención y el control de la contaminación del aire, agua y suelo; entre otros.

#### • Ley para la Protección al Ambiente Natural y el Desarrollo Sustentable del Estado de Puebla

La presente Ley es de orden público e interés social, sus disposiciones son de observancia obligatoria en el Estado de Puebla y tienen por objeto apoyar el desarrollo sustentable a través de la prevención, preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente.

#### • Ley del Transporte para el Estado de Puebla

Esta Ley tiene por objeto regular todo lo relacionado con el Servicio Público de Transporte, el Servicio Mercantil, los Servicios Auxiliares y el Servicio Ejecutivo.

De acuerdo al artículo 2 de esta Ley, las autoridades competentes para su interpretación y observación, así como de sus Reglamentos y demás disposiciones en materia, son la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes del Estado de Puebla y el Organismo Público Descentralizado denominado Carreteras de Cuota Puebla. Este último, de acuerdo a lo establecido en la fracción III del artículo 4, será competente respecto del Sistema de Transporte Público Masivo.

#### • Reglamento Interior del Organismo Público Descentralizado Denominado Carreteras de Cuota-Puebla

Este Reglamento tiene por objeto establecer la organización y el funcionamiento del Organismo Público Descentralizado, denominado “Carreteras de Cuota-Puebla”.

#### • Decreto del H. Congreso del Estado, por el que se crea el Organismo Público Descentralizado “Sistema Estatal Operador de Carreteras de Cuota”

Decreto mediante el cual se crea “Carreteras de Cuota Puebla”, el cual es un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Estado de Puebla, con personalidad jurídica y patrimonio propios. Además, en este Decreto se especifican los quince objetivos de la creación del Organismo.

#### • Lineamientos para el Uso y/o Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Autopistas bajo Jurisdicción de Carreteras de Cuota-Puebla, y de las Autopistas Concesionadas

Estos Lineamientos tienen por objeto establecer los requisitos, el procedimiento, los términos y condiciones bajo los cuales el Organismo Público Descentralizado denominado “Carreteras de Cuota-Puebla” pueda otorgar permisos para usar o aprovechar el derecho de vía de las autopistas bajo su jurisdicción, y de las autopistas concesionadas.

# IV. ESTRUCTURA METODOLÓGICA

---

## Temáticas

Las temáticas representan los grandes rubros de atención por parte de la dependencia o entidad, mismas que se establecen de manera general mediante un análisis previo que permite clasificar las acciones estratégicas y cotidianas que se realizan.

## Objetivos

Los objetivos establecen el escenario a alcanzar en un tiempo determinado en cada una de las temáticas, reflejo de las necesidades y aspiraciones de la sociedad; mismos que deben ser viables, consistentes y operativos.

## Estrategias

Las estrategias son el conjunto de acciones perfectamente delimitadas que fungen como marco de actuación para alcanzar el objetivo establecido de manera previa.

## Indicadores

Los indicadores permiten plantear un panorama de referencia, se representan a través de datos concretos que refieren a un porcentaje, una tasa, una posición o cualquier otro valor que permita conocer la situación sobre un tema en específico. Su propósito es poder dar seguimiento al avance o retroceso obtenido como resultado de las acciones emprendidas.

## Alineación

La alineación consiste en identificar los programas, objetivos, estrategias o líneas de acción a las que se está contribuyendo tanto a nivel nacional como estatal. Para ello se considera el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y el Programa Sectorial o Institucional Federal que corresponda.

## Matriz de riesgos

La Matriz de riesgos permite identificar los riesgos a los que se enfrenta la institución para el alcance de los objetivos, tomando en cuenta factores exógenos y endógenos, con ello se pretende tomar las decisiones adecuadas para su manejo.

# V. TEMÁTICAS

---

## 1. SUPERVISIÓN Y EVALUACIÓN DEL ESTADO FÍSICO DE LAS CARRETERAS DE CUOTA CONCESIONADAS EN EL ESTADO.

### DIAGNÓSTICO

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

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

En este sentido, Carreteras de Cuota-Puebla (CCP) 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.

Es importante resaltar que CCP realiza recorridos mensuales en las carreteras, con la finalidad de verificar que se esté cumpliendo adecuadamente con lo estipulado en los Títulos de Concesión, así como en lo plasmado en los Programas de Conservación y Mantenimiento.

Derivado de estas inspecciones, las autopistas son evaluadas de acuerdo a lo establecido en las Normas para Calificar el Estado Físico de un Camino, emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, considerando como calificación mínima aprobatoria 400 puntos.

Cerca de dos terceras partes de nuestro territorio son montañosas y las acciones de conectividad no han sido fáciles ahí. Por lo general, los equipamientos de conectividad se han ido actualizando, pero siempre es posible mejorar la cobertura de acceso universal, sobre todo en los puntos clave del sistema de ciudades.

Actualmente, CCP tiene bajo su supervisión cinco carreteras de cuota concesionadas, lo que representa 213.02 kilómetros de carreteras pavimentadas y revestidas, y

se estima que para el 2018 este kilometraje aumente a 295.08 kilómetros, considerando la apertura de la carretera Cuapixtla-Cuacnopalan y de la Vía San Martín Texmelucan-Huejotzingo (véase figura 1.1), mejorando de esta manera la conectividad del Estado, facilitando los lugares de encuentro y la identidad local.

**Figura 1.1**  
**Mapa de Carreteras de Cuota Puebla**



Fuente: Elaboración propia.

Las autopistas que actualmente se encuentran bajo supervisión de CCP obtuvieron al cierre del 2016 una calificación de 420.51, en promedio, de acuerdo a las Normas establecidas para su evaluación.

Tomando lo anterior en consideración, CCP realizará visitas a las diferentes autopistas concesionadas, para verificar la operación y el estado físico de las mismas y, con base en estas inspecciones, elaborará reportes estadísticos y fotográficos para su posterior evaluación. Todo ello en estricto seguimiento al calendario previamente establecido para ello.

Esto con la finalidad de constatar que las carreteras concesionadas mantengan la calificación mínima requerida conforme a las Normas establecidas 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.

## OBJETIVO

Contribuir a elevar la calidad del estado físico de las carreteras de cuota concesionadas en el Estado.

## ESTRATEGIA

Inspeccionar, supervisar y vigilar, de acuerdo al calendario establecido, la operación y el mantenimiento de las carreteras de cuota concesionadas en el Estado, así como tomar las medidas pertinentes en caso de detectar algún incumplimiento por parte de la concesionaria.

## INDICADORES

NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA DE CÁLCULO	¿QUIÉN LO MIDE?	RESULTADO 2016	META		TENDENCIA
				2017	2018	
1. Calificación del estado físico de las carreteras de cuota concesionadas en el estado.	Suma de las calificaciones del estado físico de las carreteras de cuota concesionadas en el Estado/ Número de carreteras de cuota concesionadas en el Estado	Dirección de Análisis y Seguimiento Técnico	420.51	400 <sup>1</sup>	400	Constante

1. La calificación requerida en los Títulos de Concesión de las carreteras de cuota es de 400 puntos, la cual se considera suficiente para garantizar la calidad y seguridad de las autopistas.

## 2. MOVILIDAD Y ACERCAMIENTO A PUEBLA

### DIAGNÓSTICO

La movilidad 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 ya que éstas reflejan el trabajo que podría realizar una persona en una hora (Frank Rennicke, 2012), en lugar de destinar este tiempo a su traslado, a la vez que reduce costos ambientales y de salud.

En relación con el 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 actualmente cuenta con dos rutas: la línea uno, conocida como Chachapa-Tlaxcalancingo, que 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; y la línea dos, que 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, cubriendo entre las dos una distancia total de 13.8 kilómetros, lo cual contribuye a agilizar la movilidad de los usuarios dentro de la ciudad.

Adicionalmente a lo anterior, 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 operar, explotar y prestar el Servicio Público de Transporte Público Ferroviario de pasajeros, en la modalidad de especial turístico, en la ruta Puebla-Cholula. Éste permite la operación, explotación y prestación del servicio, el cual debe ser supervisado con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios y la eficiencia operativa.

Actualmente el Tren Puebla-Cholula realiza tres salidas de cada estación entre semana y cuatro los fines de semana y días festivos (véase tabla 2.1), y presenta una población usuaria en su mayoría turística, pudiéndose observar que la Terminal Cholula presenta una mayor ocupación del Transporte, de un 60% en relación a la población total que lo utiliza. Asimismo, el 15% de los usuarios son foráneos, lo que indica la buena aceptación de esta atracción y medio de transporte para los poblanos.

**Tabla 2.1**  
**Horarios del Tren Puebla-Cholula**

Estación Puebla		Estación Cholula	
<b>Lunes a Viernes</b>			
Salida 1	7:00 hrs.	Salida 1	7:45 hrs.
Salida 2	8:30 hrs.	Salida 2	12:20 hrs.
Salida 3	16:50 hrs.	Salida 3	17:40 hrs.
<b>Sábado, Domingo y Días Festivos</b>			
Salida 1	7:00 hrs.	Salida 1	7:50 hrs.
Salida 2	8:40 hrs.	Salida 2	9:30 hrs.
Salida 3	15:20 hrs.	Salida 3	16:10 hrs.
Salida 4	17:00 hrs.	Salida 4	17:50 hrs.

*Fuente: Elaboración propia.*

Carreteras de Cuota-Puebla (CCP) es el Organismo responsable de promover, dirigir, coordinar, supervisar y controlar las políticas, programas y acciones orientadas a mejorar la calidad del servicio en el Sistema de Transporte Público Masivo.

Es importante implementar nuevas rutas en el Sistema de Transporte Público Masivo, afrontando con ello el reto de mejorar los tiempos de traslado, la disminución en la contaminación ambiental, la seguridad a los usuarios y la reduc-

ción del tráfico en puntos clave de la ciudad; en particular de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), que permitan a los usuarios de la zona metropolitana trasladarse de manera segura, accesible, eficiente y con calidad.

En este sentido, se diseñará y ejecutará la tercera línea de movilidad para la RUTA, bajo criterios de intermodalidad. Del mismo modo, se prestará el servicio de traslado de pasajeros en el tren Puebla-Cholula.

Lo anterior permitirá incrementar el porcentaje de población ocupada que se traslada a su lugar de trabajo en metro, metrobús o tren ligero, el cual en 2015 representó el 0.15% (Encuesta intercensal INEGI, 2015) colocando a Puebla en lugar 7 a nivel nacional.

Cabe mencionar que, CCP continuará impulsando el desarrollo y modernización del Sistema de Transporte Masivo en la Zona Metropolitana de la ciudad de Puebla, posicionándola como Ciudad Moderna.

Asimismo, regulará el sistema RUTA y dará seguimiento a las acciones derivadas del Título de Asignación, a fin de otorgar la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario en la ruta Puebla-Cholula.

## OBJETIVO

Conformar el Sistema de Transporte Masivo de la Zona Metropolitana para lograr un servicio seguro, confiable y rápido para los usuarios.

## ESTRATEGIA

Supervisar el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Masivo, mejorando de esta manera el servicio que reciben actualmente los usuarios.

## INDICADORES

NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA DE CÁLCULO	¿QUIÉN LO MIDE?	RESULTADO 2016	META		TENDENCIA
				2017	2018	
1. Incremento porcentual de pasajeros que utilizan el transporte masivo.	$((\text{Número de pasajeros que utilizaron el transporte masivo en el año en curso} / \text{Número de pasajeros que utilizaron el transporte masivo en el año anterior}) - 1) * 100$	Dirección de Transporte Masivo	2.9	2.9	2.9	Constante
2. Porcentaje de acciones para vigilar la correcta operatividad del Tren Puebla-Cholula, realizadas.	$(\text{Número de acciones realizadas para vigilar la correcta operatividad del Tren Puebla-Cholula} / \text{Número de acciones programadas para vigilar la correcta operatividad del Tren Puebla-Cholula}) * 100$	Dirección de Transporte Masivo	0 <sup>1</sup>	0	100	Alza

1. Debido a que el Proyecto del Tren Puebla-Cholula se integra a Carreteras de Cuota-Puebla a partir del ejercicio 2017, no se cuenta con metas para este año.



# VI. ALINEACIÓN

---

## PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2013-2018

---

### META 4

México Próspero.

#### Objetivo 4.9

Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica

## PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES FEDERAL 2013-2018

---

### Objetivos

1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.
3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

## PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2017-2018

---

### EJE 3

Sustentabilidad y Medio Ambiente.

### PROGRAMA 19

Movilidad, Conectividad y Proximidad.

#### Objetivo

Optimizar la movilidad, conectividad y conexión del sistema urbano al interior y exterior, para impulsar y consolidar polos de desarrollo incluyentes que eleven la calidad de vida de los poblanos.

## PROGRAMA INSTITUCIONAL DE CARRETERAS DE CUOTA PUEBLA 2017-2018

---

### Objetivos

1. Contribuir a elevar la calidad del estado físico de las carreteras de cuota concesionadas en el Estado.
2. Conformar el Sistema de Transporte Masivo de la Zona Metropolitana para lograr un servicio seguro, confiable y rápido para los usuarios.

# VII. MATRÍZ DE RIESGOS

OBJETIVO	RIESGOS	ESCENARIO INDESEABLE
1. Contribuir a elevar la calidad del estado físico de las carreteras de cuota concesionadas en el Estado.	-Falta de recursos humanos o financieros necesarios para cumplir con lo estipulado en el calendario de recorridos para vigilar y evaluar la calidad del estado físico de las carreteras de cuota del Estado.	-Al no realizar las evaluaciones necesarias, los concesionarios no dan el adecuado mantenimiento a las carreteras de cuota del Estado, lo que origina inseguridad para los usuarios.
2. Conformar el Sistema de Transporte Masivo de la Zona Metropolitana para lograr un servicio seguro, confiable y rápido para los usuarios.	-Incumplimiento por parte de la Operadora al otorgar los servicios, mismos que se miden con los controles internos implementados.	-Ineficiente Sistema de Transporte Público, implicando tiempos de traslado largos, y con inseguridad para los usuarios.

# VIII. DE LA PROCURACIÓN DE FONDOS

---

- Recaudo de las Carreteras de Cuota concesionadas en el Estado.
- Recaudo de la Red Urbana de Transporte Articulado.

# IX. BIBLIOGRAFÍA

---

Dirección General de Conservación de Carreteras, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (1996), *Normas para calificar el Estado Físico de un Camino*, Distrito Federal, México.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (2013), *Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018*, Distrito Federal, México.

Subsecretaría de Planeación, Secretaría de Finanzas y Administración, (2017), *Plan Estatal de Desarrollo 2017-2018*, Puebla, México.

Frank Rennie, L. (2012). *Enciclopedia de economía*. Recuperado de <http://www.economia48.com/spa/d/hora-hombre/hora-hombre.htm>



**PROGRAMA INSTITUCIONAL 2017 · 2018**  
GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA

# CÉDULA DE REGISTRO

PROGRAMA INSTITUCIONAL DE  
CARRETERAS DE CUOTA PUEBLA  
CLAVE: PI/PUE1718/02E/CCP/003



**Raúl Sánchez Kobashi**  
Secretario de Finanzas y Administración



**Roberto Rivero Trewartha**  
Director General de Carreteras de Cuota Puebla



**Francisco Fidel Teomitzi Sánchez**  
Subsecretario de Planeación  
Secretaría de Finanzas y Administración

## TEMÁTICA 1

Supervisión y evaluación del estado físico de las carreteras de cuota concesionadas en el Estado

**Responsable**  
Dirección de Análisis y Seguimiento Técnico



**Javier Gordillo Thomas**  
Director

---

## TEMÁTICA 2

Movilidad y acercamiento a Puebla

**Responsable**  
Dirección de Transporte Masivo



**Cynthia Chávez Ríos**  
Directora