

PROGRAMA SECTORIAL

SOSTENIBILIDAD TERRITORIAL Y DESARROLLO INTEGRAL



PUEBLA
Un gobierno *presente*



Secretaría de
Planeación y Finanzas

ÍNDICE

Presentación

Introducción

Marco Jurídico

I. Diagnóstico

II. Formulación

Metodología

Participación Ciudadana

Enfoque Interseccional

Contribución a la Agenda 2030

Alineación a la Política Nacional y al
Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024

III. Componentes Estratégicos

Eje 1 Cuidado del Medio Ambiente

Eje 2 Ordenamiento Territorial

Eje 3 Infraestructura

Eje 4 Movilidad Sostenible

IV. Instrumentación

V. Control, Seguimiento y Evaluación

Referencias de consulta

PRESENTACIÓN

Poblanas y poblanos quiero enfatizar que gobernar junto a ustedes y para ustedes representa la máxima responsabilidad que he asumido en toda mi existencia. Servir a la sociedad de manera honesta y transparente es una consigna que hice propia desde el inicio de esta Administración.

El tiempo es uno de los recursos más valiosos para la consolidación de una gobernanza efectiva, es por ello que el Gobierno de Puebla acelera hacia el futuro, apostando por una evolución que genere mejores escenarios, y siente las bases de una mejor vida para todas las personas.

Juntos estamos en la posibilidad de construir una sociedad justa y próspera, donde cada persona sea valorada y encuentre en el Gobierno, un aliado que le brinde herramientas en su camino hacia la plenitud personal.

Este Gobierno asumió desde el primer día, su responsabilidad histórica para la transformación. Por lo tanto, este documento se alinea a las directrices establecidas en la modificación y adecuación del Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, necesarias e impostergables para lograr un desarrollo integral, equitativo, incluyente, sustentable y sostenible en el estado. Para reestructurar los Programas Derivados se realizó un análisis detallado mediante un seguimiento y diagnóstico estratégico, que sentó las bases para identificar las fortalezas y desafíos y definir claramente sus componentes.

En los planteamientos de este documento, se contemplan políticas y controles que aseguren el uso adecuado de los recursos públicos. Es prioritario consolidar una Administración Pública sólida y eficiente, donde la confianza de la ciudadanía sea el eje central.

Sergio Salomón Céspedes Peregrina
Gobernador substituto del Estado Libre
y Soberano de Puebla

INTRODUCCIÓN

El Programa Sectorial de Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral se compone por 4 Ejes, 13 Temáticas, 13 Objetivos, 66 Líneas de Acción, 17 Indicadores y 15 Programas o Proyectos, que en conjunto contribuyen a la visión de gobierno y representan los pilares del compromiso por el desarrollo sostenible del estado.

El Eje 1. Cuidado del Medio Ambiente, coordinado por la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial establece las líneas de acción encaminadas a fomentar, fortalecer e impulsar el cuidado, la restauración y la protección de medio ambiente desde un enfoque de cumplimiento normativo y compromiso social.

Además, el Eje 2. Ordenamiento Territorial establece las acciones que permitirán consolidar un análisis y entendimiento adecuado de la planeación territorial del estado, con la finalidad de impulsar el apropiado crecimiento urbano que permita el aprovechamiento sostenible de los recursos, asentamientos humanos adecuados y el impulso a la inversión con compromiso ambiental.

El Eje 3. Infraestructura busca plasmar aquellas acciones que contribuyen a reducir las brechas de desigualdad y a generar condiciones para el desarrollo sostenible del estado, vinculando la ejecución de obras públicas y servicios relacionados con las mismas que atiendan las necesidades sociales y garanticen los derechos de las y los poblanos, con los enfoques de progreso, inclusión, protección y cuidado del medio ambiente, así como eficiencia y transparencia en el ejercicio del gasto público.

El Eje 4. Movilidad Sostenible busca satisfacer las necesidades de desplazamiento de la población para acceder a bienes y servicios urbanos con énfasis en el uso eficiente de los recursos buscando contrarrestar los problemas medioambientales y sociales de la movilidad urbana. La movilidad sostenible promueve prácticas no motorizadas mediante la movilidad activa, así como el transporte público masivo como autobuses o metro buses y el desarrollo de tecnologías que amplíen las opciones de movilidad.

MARCO JURÍDICO

La construcción y ejecución del **Programa Sectorial de Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral** se apega a un marco legal, que da pie a la planeación, presupuestación, implementación, seguimiento, evaluación y rendición de cuentas. En este sentido, los instrumentos enlistados a continuación dan pauta a la modificación y actualización de este programa, en el marco del Sistema de Planeación Democrática.

ÁMBITO FEDERAL

Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente

- Artículo 7.

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

- Artículo 10.

Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas

- Artículo 1.

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

- Artículo 1.

ÁMBITO ESTATAL

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla

- Artículo 107.

Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla

- Artículos 41, 42 y 47.

Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla

- Artículos 9, 16, 17, 22 fracción II, 23, 32, 33, 34, 35, 37 y 38.

Ley de Presupuesto y Gasto Público Responsable del Estado de Puebla

- Artículos 12, 13 fracción I y 17.

Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla

- Artículos 14 y 15.

Ley de Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Puebla

- Artículos 11, 21, 22.

Ley de Obra Pública y Servicios Relacionados con la misma para el Estado de Puebla

- Artículo 13 fracción II.

Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla

- Artículos 1 y 2.

Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial

- Artículo 1.

Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura

- Artículos 4 y 22 fracción V.

Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad y Transporte

- Artículos 2 y 5.

Reglamento Interior del Organismo Público Descentralizado denominado Carreteras de Cuota-Puebla

- Artículos 2, 5, 6 y 18.

Lineamientos Generales para el Seguimiento y Evaluación de los Documentos Rectores y Programas Presupuestarios de la Administración Pública del Estado de Puebla

- Artículos 2, 16, 18 y 25.

Decreto que crea al Organismo Público Descentralizado denominado “Carreteras de Cuota-Puebla”

- Artículos 1, 3, 5 y 18.

Primera Sesión Ordinaria del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla del Ejercicio Fiscal 2023

- Punto de Acuerdo COPLADEP-03/17/07/2023: Las y los integrantes del COPLADEP aprueban por unanimidad que se realice la modificación y adecuación del Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024.

Primera Sesión Extraordinaria del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla del Ejercicio Fiscal 2023

- Punto de Acuerdo COPLADEP-Extraordinaria 04/22/09/2023: Las y los integrantes del COPLADEP se dan por enterados sobre el proceso de modificación y adecuación de los Programas Derivados del Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, de acuerdo a los criterios establecidos por la Secretaría de Planeación y Finanzas, que se deberá realizar antes de la siguiente Sesión Ordinaria de la Asamblea Plenaria del COPLADEP.



I.

DIAGNÓSTICO

CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE

GESTIÓN AMBIENTAL

La problemática del cambio climático se deriva del incremento constante de la temperatura global, en gran parte causado por la actividad humana y la emisión excesiva de gases de efecto invernadero. En Puebla, se ha observado una tendencia de aumento de 0.04°C/año en la temperatura media. De hecho, se ha registrado un aumento de 1.3°C en la temperatura media. Los registros históricos revelan que desde 2013, se han experimentado 8 años consecutivos más cálidos.

Esta elevación de temperatura puede desencadenar fenómenos climáticos extremos, perturbar los ecosistemas y provocar la pérdida de biodiversidad. Los impactos se extienden a la salud humana, la seguridad alimentaria y la economía, generando desplazamientos de población y agravando desafíos sociales. La complejidad de esta problemática demanda soluciones a nivel estatal que reduzcan las emisiones de

CO₂, fomenten la adaptación y promuevan la transición hacia prácticas más sostenibles en todos los ámbitos de la vida humana.

La Zona Metropolitana del Valle de Puebla es la región que presenta las mayores concentraciones de contaminantes en la atmósfera, siendo los más representativos el material particulado menor a 10 micrómetros y el ozono, los cuales presentan mayores concentraciones en las horas de mayor actividad humana y en las horas de mayor radiación solar respectivamente. Estos análisis han llevado a determinar que, dadas las condiciones atmosféricas en esta zona de alta demografía en el estado, la calidad del aire se considera de moderada a desfavorable.

Así, es importante consolidar, fortalecer y ampliar la Red Estatal de Monitoreo Atmosférico (REMA), para conocer permanentemente las condiciones de la

calidad del aire que respiramos, y observar así el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas, que permiten la salud de la población y del equilibrio ecosistémico. Lo anterior permite, no solo establecer actos de vigilancia ante los principales emisores de contaminantes (vehículos automotores e industrias) si no, mantener informada a la población sobre las condiciones atmosféricas.

Adicionalmente, la afectación de los suelos también es un factor a tomar en cuenta. De acuerdo con la información obtenida en el Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de México 2021 realizado por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), de los 217 municipios que conforman al estado de Puebla, 211 cuentan con sistema de recolección de residuos. En Puebla se recolectan en promedio diariamente 4 mil 73 toneladas de residuos. Actualmente, con base a la información obtenida del Programa Estatal para la Prevención y Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos y de Manejo Especial del Estado de Puebla 2021-2024, Puebla cuenta con 86 sitios de disposición final, de los cuales se tienen autorizados 15 rellenos sanitarios y una planta procesadora de residuos sólidos urbanos para la zona de

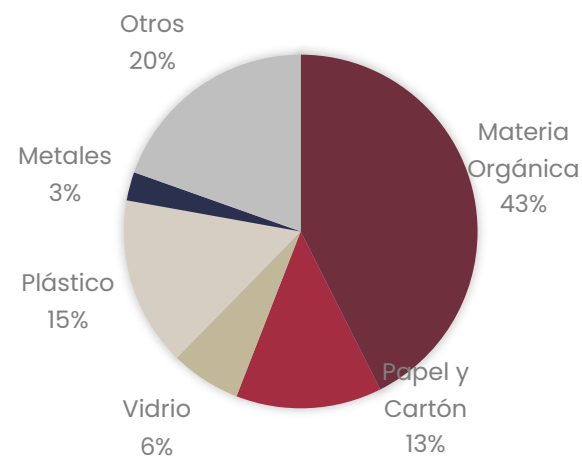
Huejotzingo, donde se observan problemáticas como la falta de atención a la separación de residuos, falta de control de fauna nociva, e insuficiencia en el manejo y tratamiento de lixiviados. Asimismo, se acentúa la contaminación atmosférica por la generación de biogás como el metano que contribuye al efecto invernadero. También hay 13 estaciones de transferencia, distribuidas en toda la entidad.

El modelo lineal del sistema actual de gestión de residuos, que culmina en la disposición final, confinamiento y acumulación de residuos, provoca que dichos materiales queden fuera de los ciclos naturales o humanos mediante los cuales se renuevan los recursos, lo que genera una constante necesidad de utilizar recursos vírgenes que no serán regenerados, provocando un agotamiento de recursos, una de las mayores problemáticas internacionales actuales y del cual depende la seguridad alimentaria y el bienestar de las futuras generaciones.

Aunado a esto, dependiendo de la composición química de los residuos de acuerdo a su tipo, estos pueden producir contaminación química o biológica de suelos, aire o cuerpos de agua, repercutiendo en la salud humana, la ca-

lidad de vida y, por ende, actuando en detrimento del medio ambiente sano (véase la gráfica 1.1).

Gráfica 1.1
Composición de los RSU del estado de Puebla
De 2011 a 2023
(Porcentaje)



Fuente: SMADSOT. Elaboración propia con datos obtenidos del Programa Estatal para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos Sólidos Urbanos y de Manejo Especial del Estado de Puebla.

La contaminación en cuerpos de agua es otro factor primordial, en donde las cuencas hidrográficas son las receptoras de la mayoría de los desechos generados por diversas actividades. Uno de los elementos más importantes de la contaminación de los cuerpos de agua

nacionales se asocia con las descargas de aguas residuales municipales y no municipales que se vierten de manera directa o indirecta a través de los afluentes.

Según la Comisión Nacional del Agua, el Río Atoyac es el tercer río más contaminado del país y pertenece a la Región Hidrológica Administrativa de la Cuenca del Balsas, que drena al océano Pacífico (CONAGUA, 2010) que contiene en sus aguas una gran carga de contaminantes, excediendo más del 300% de los límites máximos permisibles, ya que en él hay más de 50 contaminantes, entre compuestos y elementos carcinogénicos para el humano.

Actualmente, la zona metropolitana de Puebla tiene 5 plantas de tratamiento localizadas en diferentes puntos, lo que representa una cobertura de saneamiento del 70%, que tratan alrededor de 3 mil 700 litros por segundo. A pesar de los grandes esfuerzos para la operación de la infraestructura de saneamiento de las aguas residuales, el Río Atoyac y parte del Alseseca, así como, sus afluentes y presa Manuel Ávila Camacho (Valsequillo) no se han podido sanear a consecuencia de diversos factores.

BIENESTAR SOCIOAMBIENTAL

La vulnerabilidad da una idea de la sensibilidad de las personas, de los sistemas económicos y de los ecosistemas, de ser potencialmente afectados. La vulnerabilidad debe analizarse como una condición sistémica, multifactorial, multisectorial, multitemporal y multiescalar, que es vital para decidir sobre la gestión de riesgos. El estado de Puebla posee un 13% del total de municipios del Estado, localizado principalmente en la Sierra Norte, un 63% en nivel medio y un 25% en niveles bajos y muy bajos, donde las principales afectaciones son causadas por el deslizamiento de laderas.

Esto se agrava con la carencia de información disponible y actualizada para la gestión de riesgos; ya que de los 217 municipios que conforman el estado de Puebla, tan solo 38 de ellos (17.51%) cuentan con un Atlas de Riesgos Municipal; sin embargo, solo el del municipio de Puebla ha sido actualizado en los últimos 3 años, dejando un 99.54% de los municipios sin Atlas o con un Atlas desactualizado (CENAPRED, 2023).

Cada año en las zonas montañosas hay muchos casos de inestabilidad de laderas, principalmente en época de lluvias, que a veces afectan severamente poblaciones y vías de comunicación, donde la causa principal de detonación

de la inestabilidad es la lluvia, seguida de los sismos. Aunque existen una gran cantidad de casos detonados por actividades humanas como deforestación, cortes, sobrecargas, fugas de agua y excavaciones que lo exacerban.

Adicionalmente, la degradación de los ecosistemas del estado de Puebla contribuye a la vulnerabilidad en el territorio. Esta pérdida trae consigo un aumento sustancial en la vulnerabilidad de las comunidades ante el riesgo ambiental, reflejándose en escasez de agua, pérdida de suelos productivos, pérdida de bosques, contaminación del aire y del agua, así como pérdida de la diversidad biológica.

La acelerada degradación de los ecosistemas y la pérdida de biodiversidad en el estado de Puebla se identificaron según la Estrategia para la Conservación y Uso Sustentable de la Biodiversidad del Estado de Puebla (ECUSBEP). Se han identificado como factores determinantes de estas problemáticas: el uso indiscriminado de los recursos naturales y la apropiación de la biodiversidad.

Es así como Puebla ha trabajado arduamente en esta materia, siendo el estado de la República que cuenta con mayor infraestructura para la detección de in-

cendios forestales, con una red de detección conformada por 29 cámaras de video de transmisión a tiempo real y con una cobertura del 80% de la superficie preferentemente forestal. Las regiones prioritarias para atención de incendios forestales son San Martín Texmelucan, Quimixtlán, Chalchicomula de Sesma, Zacatlán, Chignahuapan y Libres.

Así mismo, como una estrategia de conservación de la biodiversidad Puebla tiene una extensión de 111 mil 821 hectáreas de Áreas Naturales Protegidas de Jurisdicción, lo que representa el 3.25% de su territorio, que representa un instrumento de gestión regulado a través de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y su homólogo en el estado, la Ley para la Protección del Ambiente Natural y el Desarrollo Sustentable del Estado de Puebla, la cual tiene el objeto de apoyar el desarrollo sostenible a través de la prevención, preservación, restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente.

En otro enfoque del bienestar socioambiental, y que toca las ramas del concepto denominado Una Sola Salud, se encuentra el bienestar animal. La Estrategia Mundial de Bienestar Animal de la Organización Mundial de Sanidad Animal (OMSA) adoptada en mayo de 2017 por los países miembros de la misma, incluido México, los alienta a apoyar el desarrollo de programas nacionales y

estatales relacionados con la sensibilización y formación en torno a la ciencia del bienestar animal entre los diferentes sectores.

Es importante mencionar que, de conformidad con el INEGI, en el estado de Puebla se estima que existen 4 millones 44 mil 337 animales de compañía (mascotas) con personas propietarias o responsables, de los cuales 2 millones 517 mil 556 son perros y 888 mil 941 son gatos, y el restante a otro tipo de mascotas; lo anterior sin contar animales abandonados o sin personas propietarias, de los cuales no existen números oficiales.

En la entidad, a pesar de contar con la Ley de Bienestar Animal del Estado de Puebla, existen fenómenos sociales que vulneran el bienestar de los animales de forma constante y continua (crueldad, maltrato, abandono, tenencia no responsable, sobrepoblación en vía pública, etc.) generando la necesidad de implementar actividades de educación, y concientización en la materia, bajo un enfoque preventivo; así como acciones de atención médico veterinaria y legal bajo un enfoque reactivo en casos particulares.

Tan solo en 2022, se recibieron 348 denuncias populares por presuntas infracciones en materia de bienestar animal en el Instituto de Bienestar Animal del Estado de Puebla, mientras que en

los primeros 3 trimestres de 2023 se recibieron 334 denuncias populares.

También, es necesario fomentar el cumplimiento de la normatividad por parte de los sectores que realizan actividades

relacionadas con animales; sin omitir la atención que requieren los grupos formales y no formales involucrados en la protección animal; y salvaguardar la vida de estos, durante contingencias y desastres de diversas índoles.

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

GESTIÓN DEL SUELO E IMPACTO AMBIENTAL

El crecimiento desordenado del territorio ha ocasionado la modificación de los ecosistemas alterando su capacidad de carga, que, al no poder suministrar los bienes y servicios ambientales, provocan una crisis en los territorios, ocasionando congestión territorial, pérdida de paisajes, pérdida de patrimonio, degradación ambiental, pérdida de competitividad económica y deterioro de calidad de vida.

El territorio estatal ha sufrido cambios de suelo, sobre todo de agrícola y bosque a urbano, de manera regular e irregular. Aunado a ello, se tienen rezagos de congruencia con la federación en los Programas de Ordenamiento Ecológico:

Estatad, Regional y Local; lo que da por resultado un aumento de la desertificación, cambios en la forma en que llueve, adelanto en las épocas de calor, pérdida de bosques, desaparición de los glaciares y aparición de enfermedades atípicas.

La conformación actual del Sistema Urbano en el territorio poblano es de 3 Zonas Metropolitanas Puebla-Tlaxcala, Tehuacán y Teziutlán, la primera de ellas con 19 municipios y las 2 restantes, con 2 municipios cada una. Esta dinámica ha impactado en el cambio de uso de suelo en el territorio poblano (véase la tabla 1.1).

Tabla 1.1
Cambios de uso de suelo
2021

Tipo de suelo	Superficie (kilómetros)	Porcentaje
Urbano	854.72	2.60%
Vegetación total	33,233.04	96.99%
Cuerpos de Agua	56.02	0.16%
Sin Vegetación Aparente	86.70	0.25%
Total	34,230.47	100.00%

Fuente: INEGI, Información vectorial Usos de Suelo y Vegetación serie VII, escala 1:250,000.

El cambio a nivel estatal se ve reflejado en la disponibilidad del agua, en el año 2011 había 885.8 hm³ (millones de metros cúbicos) de agua, para el año 2018 esta cantidad se redujo a 442.87 hm³, lo que representa cerca de 50% de la disponibilidad de la misma. Ejemplo de este escenario son los acuíferos de Libres-Oriental y Valle de Tecamachalco, los cuales para el año 2018 no contaban con agua disponible por lo que es considerada como Zona de Veda. El Valle de Puebla en el año 2011 presentaba una disponibilidad de agua de 65.22 hm³, mismo que para el año 2020 ya disponía de 20.667700 hm³.

La federación tiene actualmente ausencia de reglamentos y cuenta con programas obsoletos en temas de planeación territorial. En el estado de Puebla únicamente 33 de los 217 municipios cuentan con Instrumentos de planeación urbana, lo que representa el 15% del total del estado donde el 97% son de

tipo urbano. Aunado a esta insuficiencia, el estado tiene sobredemanda de dictámenes técnicos, bajo presupuesto financiero y rezago tecnológico. Los municipios cuentan con bajo presupuesto financiero, rezago tecnológico, perfiles inadecuados y múltiples atribuciones. Todo ello contribuye a que se tenga un rezago en los Programas de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico.

Por otro lado, el crecimiento urbano acelerado y anárquico, a nivel mundial, ha generado deterioro ambiental en las ciudades, lo que se traduce en algún tipo de contaminación asociada frecuentemente a afectaciones a recursos naturales, pero hay tipos de contaminación más característicos de los entornos urbanos como son la sonora, lumínica y la visual. Es así como unos de los principales agentes contaminantes de los espacios públicos son los carteles publicitarios en todas sus presentaciones: vallas, avisos luminosos, pancartas, carteles, entre otros, provocando no solo cambios o desequilibrios del paisaje natural o artificial como un problema estético, la contaminación visual, puede afectar la salud psicofísica, la conducta humana y en consecuencia la calidad de vida, dependiendo de la vulnerabilidad de la persona; de igual forma la sobre estimulación produce estrés por sobrecarga informativa y fatiga cognitiva. Derivado de lo anterior, se denota la importancia de la regulación de la contaminación visual puesto que se considera el impacto ambiental generado.

INFRAESTRUCTURA

INFRAESTRUCTURA SOCIAL PARA EL DESARROLLO Y BIENESTAR

La pobreza es un problema multidimensional que afecta de manera desproporcionada a la población, siendo los sectores vulnerables como las niñas, niños, jóvenes, mujeres, adultos mayores y la población indígena quienes enfrentan una brecha que se debe reducir; de acuerdo con la Medición de la Pobreza en México realizada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), para 2023 en el estado de Puebla las personas en situación de pobreza representaron un 63.4% de la población total, por lo que es fundamental reiterar el compromiso hacia aquellos que presentan alguna carencia social o económica.

Este problema no puede ser atacado únicamente mediante programas sociales aislados, es necesaria la coordinación entre las Instituciones y los diversos actores sociales de manera que haya una estrategia que, desde sus diferentes ámbitos de acción, contribuya a la generación de valor público y, por tanto, impacte en el bienestar de los habitantes del estado.

En este sentido, es necesario incrementar la infraestructura social mediante obras públicas que permitan mejorar la dotación de servicios, mantener e incrementar las acciones referentes a infraestructura urbana, de salud y asistencia social, así como contribuir con otras instancias a la ejecución de obras y acciones que permitan incrementar el acceso a la cultura, el deporte y el sano esparcimiento con la finalidad de recuperar el tejido social.

Salud y Asistencia Social

Al 2020, se identificaron un total de mil 283 unidades médicas en servicio en el estado de Puebla de las Instituciones del Sector Público de Salud, de las cuales, únicamente 9 corresponden a hospitalización especializada y se ubican en Puebla, San Andrés Cholula y Tehuacán; 67 son de hospitalización general y el resto de consulta externa y se ubican en 52 municipios (INEGI, 2021); por lo que son relevantes los esfuerzos para ampliar la cobertura y mejorar las ins-

talaciones públicas existentes, de modo que se contribuya a garantizar el acceso a la salud para todas y todos.

En cuanto a la infraestructura física para la asistencia social y rehabilitación integral, hoy en Puebla hay 6 Casas de Asistencia y 5 Centros de Atención a cargo del Sistema Estatal DIF, siendo importante ampliar estos espacios para promover el desarrollo de la familia y la comunidad y el desarrollo integral de las personas y la protección de sus derechos, especialmente de las vulnerables.

Cultura y Deporte

La desarticulación del tejido social se refleja en sociedades desiguales y excluyentes que se proyectan en incremento en la inseguridad y ausencia de participación ciudadana; asimismo, propician el desarrollo de otros problemas como la corrupción. Por ello es necesario que desde el fortalecimiento de la infraestructura se contribuya a la reconstrucción de la sociedad; siendo relevante para esto el fortalecimiento de la infraestructura cultural y comunitaria, el apoyo a las instituciones encargadas de la seguridad y la colaboración para generar infraestructura que ayude a incrementar el ingreso de los habitantes del estado. En cuanto a infraestructura cultural, para 2022, la Secretaría de Cultura del Gobierno del Estado de Puebla

identificó 251 espacios culturales registrados en el Sistema de Información Cultural; y mediante el Instituto poblano del Deporte solo se registraron 59 centros y unidades deportivas en el estado.

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO REGIONAL

Si bien el estado de Puebla ha presentado un crecimiento económico significativo en los últimos años, teniendo un crecimiento del 2.2% según la Secretaría de Economía; sin embargo, se deben propiciar las condiciones para que este desarrollo llegue a todas las regiones del estado.

Desarrollo Regional

Para lograr un desarrollo regional equilibrado y sostenible, es necesario instrumentar políticas para la diversificación y el fortalecimiento de las actividades económicas que generan valor agregado y empleo en las distintas zonas del estado. Una de las acciones clave es la mejora de la infraestructura física

que facilite el acceso a los mercados, los servicios públicos y las oportunidades de inversión; asimismo, que prevenga la migración y el desplazamiento forzado, y que promueva el bienestar y la calidad de vida de la población.

Esto considerando que, conforme al Censo de Población y Vivienda 2020, en los últimos cinco años, más de 152 mil personas salieron del estado de Puebla para radicar en otra entidad, siendo el principal destino el Estado de México. Asimismo, más de 31 mil personas emigraron al extranjero, mayoritariamente a Estados Unidos de América, siendo relevante que uno de los factores más relevantes para este desplazamiento es la búsqueda de trabajo. Las altas tasas de migración sobre todo en zonas como la Mixteca y la Sierra Negra, ha impactado en la capacidad productiva de las regiones, el incremento de mujeres jefas de familia y la deserción escolar, entre otras problemáticas.

Vocaciones Productivas

De acuerdo con el portal Data México de la Secretaría de Economía, Puebla se destaca por la exportación de automóviles y otros vehículos automotores para el transporte de personas, que representan el 48% de las ventas al exterior, seguidos por las partes y accesorios de vehículos automotores.

Si bien se debe seguir fortaleciendo a la industria como fuente importante de ingresos, no se puede ignorar que hay una brecha regional en los ingresos por ventas al exterior, ya que las zonas de desarrollo se concentran en polígonos industriales; siendo necesario generar las condiciones para aumentar la competitividad de los municipios conforme a sus vocaciones productivas, mediante acciones como la mejora de la infraestructura pública para el abasto y comercio, el fomento del turismo y la prestación adecuada de servicios para atraer inversiones y así diversificar las fuentes de ingreso de las y los poblanos, ya que, según los Censos Económicos 2019, las tres principales unidades económicas son el comercio al por menor, la industria manufacturera y otros servicios excepto actividades gubernamentales

INFRAESTRUCTURA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD Y JUSTICIA

Según los Diagnósticos de Seguridad Pública y Justicia en el Estado de Puebla de 2020, 2021 y 2022, se identifica la situación actual de las unidades responsables para implementar los 10 Programas de Prioridad Nacional aprobados

por el Consejo Nacional de Seguridad Pública; si bien se describen para la operación del Fondo Federal de Seguridad Pública, es importante identificarse para contribuir al desarrollo de las capacidades de las instituciones encargadas de prestar estos servicios, que son un derecho de todos.

Es por ello que se retoman en este apartado del diagnóstico las valoraciones de la Matriz de Análisis por Programas de Prioridad Nacional, con lo que se busca vincular las acciones propuestas en el Eje 3 de modo que se incremente la capacidad operativa de las unidades responsables (véase el cuadro 1.1).

Cuadro 1.1

Extracto de Matriz de Análisis por Programas de Prioridad Nacional

De 2020 a 2022

Programa de Prioridad Nacional	Subprograma	Situación Actual	Estatus
I. Desarrollo de las Capacidades en las instituciones Locales para el Diseño de las Políticas Públicas Destinadas a la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia con Participación Ciudadana en Temáticas de Seguridad Pública.	A. Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia con Participación Ciudadana.	1) Se cuenta con 9 Centros Integrales de Prevención y Participación Ciudadana (CIPPC), 5 en la ciudad de Puebla, 4 en Tehuacán, así como 10 enlaces regionales del Centro Estatal de Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia, que cubren el 55% de los municipios del estado (11 de las 22 regiones). 2) La Secretaría de Gobernación opera 16 Centros Comunitarios de Prevención y Participación Ciudadana, en el Interior del estado. La Secretaría de Seguridad Pública, cuenta con una Dirección General de Vinculación, Prevención del Delito y Relaciones Públicas, dependiente de la Subsecretaría de Desarrollo Institucional y Administración Policial, a través de la cual lleva a cabo acciones para atender los tres niveles de prevención del delito.	2 Mínimo Indispensable
	B. Acceso a la justicia para las Mujeres.	1) Se cuenta con 3 Centros Estatales de Acceso a la Justicia para las Mujeres (Acatlán de Osorio, Puebla y Tehuacán)	2 Mínimo Indispensable
	B. Fortalecimiento de las Capacidades de Evaluación en Control de Confianza.	1) El C3 tiene su sede en Amozoc y desarrolla sus actividades con apoyo de 2 subse-des (Huauchinango y Tehuacán).	3 Suficiente

Programa de Prioridad Nacional	Subprograma	Situación Actual	Estatus
II. Tecnologías, Infraestructura y Equipamiento de Apoyo a la Operación Policial.	B. Sistemas de Video vigilancia.	1) El C5 opera desde el Complejo Metropolitano de Seguridad Pública, cuenta con 3 subse-des (Libres, Teziutlán y Zacatlán) y 9 arcos de seguridad. 3) Se cuenta con 381 cámaras estatales con un 24% operando, así como 2,145 a nivel municipal. Con las 2,236 cámaras en total se logra una cobertura del 7.17% del territorio estatal.	2 Mínimo Indispensable
	F. Desarrollo de las Ciencias Forenses en la Investigación de Hechos Delictivos.	1) Se cuenta con 72 especialistas, 3 laboratorios y 5 áreas especializadas. 2) Las capacidades del SEMEFO se encuentran rebasadas.	1 Menor al mínimo indispensable
V. Implementación y Desarrollo del Sistema de Justicia Penal y Sistemas Complementarios.	A. Implementación y Desarrollo del Sistema de Justicia Penal.	3) Infraestructura requerida para cumplir con los principios y atribuciones correspondientes dentro del marco jurídico. 4) Se cuenta con 14 Casas de Justicia (una en la capital y 13 distribuidas en todo el estado)	2 Mínimo Indispensable
	E. Fortalecimiento de Asesorías Jurídicas de Víctimas.	1) La Dirección General de Atención a Víctimas de la FGE tiene presencia en 7 regiones: -Puebla (sede) -Huauchinango. -Izúcar de Matamoros. -Oriental. -Tehuacán. -Tlatlauquitepec. -Zacapoaxtla. En dichas instalaciones se ofrece atención psicológica, médica y jurídica a las víctimas.	3 Suficiente

Programa de Prioridad Nacional	Subprograma	Situación Actual	Estatus
V. Fortalecimiento al Sistema Penitenciario Nacional y de Ejecución de Medidas para Adolescentes.	A. Fortalecimiento al Sistema Penitenciario Nacional.	1) Hay 20 centros de reinserción social: 13 distritales, 3 estatales, 3 regionales y el Centro de Internamiento Especializado para Adolescentes (CIEPA). 2) El estado no cuenta con un Centro de Reinserción Social especializado para mujeres. En este sentido, el 23 de septiembre de 2019 la Comisión Nacional de Derechos Humanos emitió la recomendación 68/2019 dirigida al Gobernador del estado, en torno a las deficiencias que vulneran los derechos humanos de las mujeres privadas de la libertad en centros penitenciarios de la entidad. 3) La capacidad de reclusión de los 20 centros de Reinserción social es de 6,516 la cual se ve rebasada por el incremento de la población penitenciaria, especialmente en los 3 Centros Penitenciarios Estatales.	1 Menor al mínimo indispensable
	B. Fortalecimiento de la Autoridad Administrativa Especializada del Sistema de Justicia Penal para Adolescentes.	1) Se cuenta con 5 dormitorios y áreas de sentenciados, procesados, estancia de ingresos, sección femenina y observación continua. En 2017 se construyó la Casa de Justicia para Adolescentes. 2) El CIEPA tiene capacidad para 99 menores infractores, con 29 ahora en dicho centro. 3) Existe una recomendación de Derechos Humanos para construir un área especial para madres menores internas.	3 Suficiente

Fuente: SI. Elaborado con información de los Diagnósticos de Seguridad Pública y Justicia en el Estado de Puebla 2020-2022.

Existen recomendaciones que han prevalecido, entre otras, fortalecer la infraestructura mediante acciones de construcción, rehabilitación, mantenimiento y ampliación de las instalaciones, para que se puedan cumplir sus atribuciones en materia de seguridad pública, reinserción social, administración y procuración de justicia, así como transitar de los niveles de menor al mínimo indispensable y mínimo a un nivel suficiente u óptimo.

INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO GUBERNAMENTAL Y DE SERVICIOS PÚBLICOS

Actualmente, en lo que se refiere a la cobertura administrativa institucional y conforme al inventario de bienes inmuebles en propiedad, posesión o al cuidado del Gobierno del Estado proporcionado por la Secretaría de Administración, se identificaron más de 10 mil 189 bienes inmuebles, de ellos, en más de 230 se llevan a cabo labores administrativas en 31 municipios de la entidad, de los cuales 16 corresponden a Centros Integrales de Servicios (CIS) en los municipios de Tehuacán, Acatlán, Ajalpan, Atlixco, San Andrés Cholula, Izúcar de Matamoros, Puebla, San José Chiapa, Chalchicomula de Sesma, Tecamachalco, Tepexi de Rodríguez, Teziutlán, Tlatlauquitepec, Xicotepec y Zacatlán; 2 a Unidades Integrales de Servicios (UIS) en los municipios de Puebla y Tetela de Ocampo; 80 a oficinas; y el resto a usos como almacén, archivo, entre otros; esto sin contar los inmuebles administrativos que por ser de otros órdenes de gobierno no se encuentran registrados en el inventario de la Secretaría antes mencionada.

No hay cobertura total en cuanto a CIS y UIS (elementos representativos al concentrar diferentes trámites y servicios) no todos los inmuebles tienen condiciones de accesibilidad universal; además, todos en algún momento de su operación requieren acciones de ampliación y/o rehabilitación por las condiciones físicas en las que se encuentran, lo que conlleva a que las instituciones no puedan responder eficientemente a los ciudadanos o bien que se limite el acceso de estos al ejercicio pleno de sus derechos.

De acuerdo con el Censo Nacional de Gobiernos Estatales 2022 (INEGI) la entidad cuenta con 91 Instituciones Públicas, de las cuales 18 corresponden a la Administración centralizada y 73 a la Administración paraestatal, lo que ubica a Puebla en segundo lugar a nivel nacional por debajo del Estado de México, siendo este último el que más instituciones tiene con 108. Además, cuenta con 44 mil 200 personas que laboran en estas instituciones y se ejecutaron a través de estas más de 93 mil 764 millones de pesos; respecto a los bienes inmuebles, hasta 2020 (INEGI, 2021) se identificaron 10 mil 848 bienes inmuebles de los que el 52% son propios.

Asimismo, según la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (2021) se estima que un promedio de un millón 526 mil personas de 18 años y más han realizado personalmente más

de 10 millones 728 mil 531 trámites, pagos, solicitudes de servicios y contactos personales en el estado de Puebla; de los cuales al presentar resultados se habían concluido el 95%, siendo el 42% de los mismos realizados en instituciones de gobierno u oficinas temporales o móviles, es relevante porque muchos de los trámites siguen en la población.

En lo que respecta a la percepción, se tiene una calificación de 7.9 a nivel estatal destacando que el 78% de la población se encuentra satisfecha; sin embargo, el 67% se relaciona con las denominadas “barreras al trámite” que incluyen largas filas, requisitos excesivos, cambio de ventanilla, desplazarse a lugares lejanos, costos excesivos y horarios restringidos; si bien esta diversidad de problemáticas se atribuye a diferentes factores; se debe reconocer que los espacios físicos donde se prestan estos servicios gubernamentales es relevante, sobre todo en lo referente a la cobertura institucional.

VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE

La atención de las vías de comunicación terrestre es prioritaria para el desarrollo y el progreso del estado; en primer lugar, el contexto territorial de la pobreza alude a que la forma en que las personas se desenvuelven en su entorno se

conecta y acceden a bienes y servicios, es determinante para cubrir las necesidades básicas y para el bienestar, desarrollo y crecimiento de las comunidades.

Actualmente, la Red Carretera Estatal tiene 12 mil kilómetros de los cuales el 82.6 % están pavimentados; pero no es suficiente para garantizar la conectividad entre los 217 municipios del estado, por el aumento demográfico, la dinámica regional y las condiciones climáticas actuales. Por ejemplo, se estima que el 30% de los caminos rurales y alimentadores presentan algún grado de deterioro que dificulta el tránsito vehicular. Por eso, se necesita una intervención y una actualización de la infraestructura vial de Puebla, que permita mejorar la movilidad, la seguridad y el desarrollo económico y social.

La infraestructura vial y de transportes, junto con el rasgo carretero, son elementos clave para el desarrollo económico regional. Estos factores facilitan la movilidad laboral, el comercio y la diversificación de las actividades productivas entre los municipios. Por ejemplo, según el estudio de la CEPAL (2018), el mejoramiento de las carreteras en la región centro-sur de México ha incrementado el PIB per cápita en un 12% y ha reducido la pobreza en un 8%. Además, la infraestructura vial y de transportes permite que los servicios públicos se extiendan a las zonas más remotas y mejoren la calidad de vida de sus habi-

tantes. Así, se logra una mayor equidad social y territorial, así como una mayor integración regional.

Según el Grado de Accesibilidad de Carretera Pavimentada (GACP), Puebla tiene un 16.9% de habitantes con baja accesibilidad. A pesar de que la mayor parte del estado se encuentra interconectada, la infraestructura carretera presenta algunas deficiencias tales como: tramos sin pavimentar en los accesos a las cabeceras municipales, zonas que, por las condiciones naturales y fenómenos naturales, presentan deslizamientos o continuo desgaste e incluso, aunque se han destinado recursos para proyectos de mejoramiento de las carreteras y caminos, no se han ejecutado de manera integral, lo que implica que algunas poblaciones estén aisladas y otras con mayor vinculación con otros municipios y estados, evidenciando una débil integración territorial.

Es necesario promover la rehabilitación y modernización de la red carretera y de caminos 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 22 regiones que conforman el estado.

INFRAESTRUCTURA FÍSICA EDUCATIVA

Una de las prioridades en materia de política educativa para los gobiernos federal y estatal, es contar con entornos educativos dignos. El rezago de la infraestructura física de los planteles educativos públicos y el equipamiento insuficiente se ha convertido en uno de los problemas urgentes que el sistema educativo debe atender.

De acuerdo con diagnósticos del Instituto Nacional de la Infraestructura Física Educativa (INIFED), casi un tercio de las escuelas de educación básica presentan problemas estructurales y otras tantas carencias asociadas al bienestar. Existen escuelas que funcionan con estructuras atípicas que no se apegan a la normatividad establecida; alrededor de la mitad no cuentan con desagüe pluvial y una cuarta parte de ellas no están integradas a la red de agua potable. Peores condiciones escolares manifiestan las telesecundarias, las escuelas multigrado, las escuelas comunitarias y los telebachilleratos comunitarios, que requieren estrategias y fondos para construir, reconstruir, mantener, rehabilitación y equipamiento de sus espacios educativos.

El Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación ha reportado desde 2005 que las circunstancias más desfavorables en infraestructura y equipamiento en escuelas primarias y secundarias corresponden a aquéllas que se ubican en contextos socioeconómicos más desfavorables y dependiendo de la modalidad a la que corresponda, lo cual revela condiciones de inequidad existentes en la distribución de los espacios físicos de apoyo a la enseñanza dado que se reducen las oportunidades de aprendizaje de los estudiantes. Es decir, que una de las causas del rezago y abandono escolar tiene que ver con que las escuelas

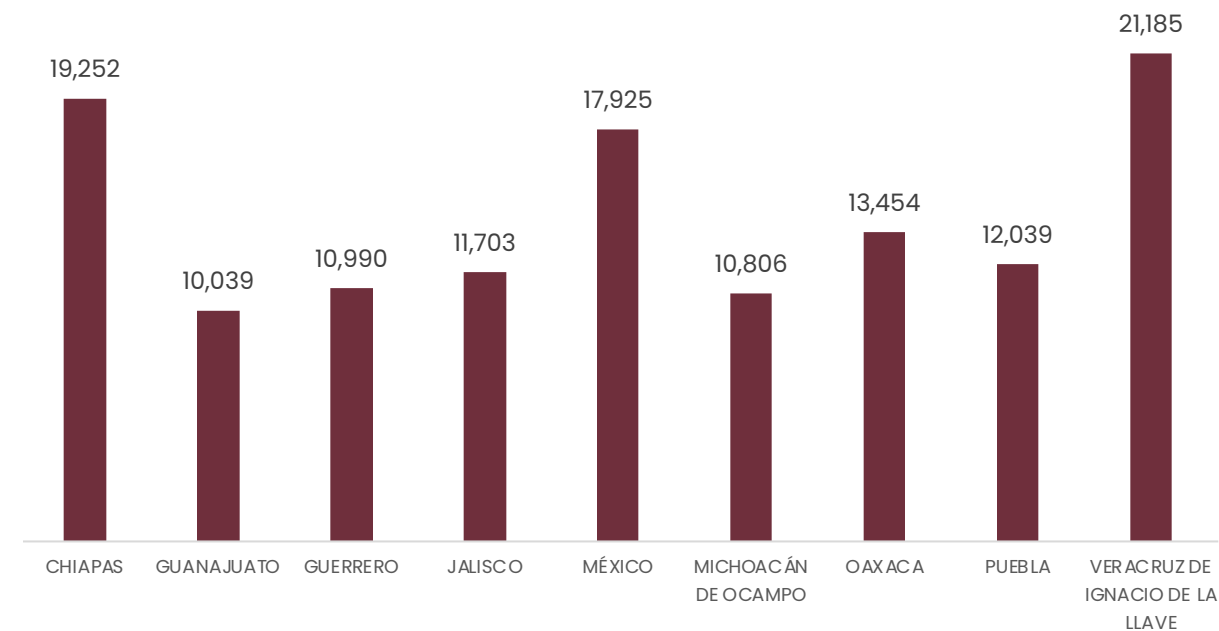
no cuentan con condiciones de infraestructura, mobiliario y equipamiento adecuados para desarrollar sus actividades educativas con éxito.

Según información del Sistema de Estadísticas Continuas de Educación, de la Dirección General de Planeación, Programación y Estadística Educativa de la Secretaría de Educación Pública, hay un registro de 217 mil 288 escuelas públicas en el país, concentrándose la mayoría en Veracruz, mientras que Puebla está en la posición 5 con 12 mil 39 planteles, concentrando el 5.54% del total (véase la gráfica 1.2).

Gráfica 1.2

Estados con mayor número de escuelas públicas registradas

Ciclo escolar 2022-2023



Fuente: CAPCEE. Dirección de Desarrollo y Seguimiento Operacional. Elaboración propia con datos del Sistema de Estadísticas Continuas de Educación.

Puebla tiene 14 mil 510 planteles educativos, de los cuales 83% son públicos y 17 % privados. La matrícula escolar es de 2 millones 5 mil 293 estudiantes, de estos, un millón 24 mil 985 son mujeres y 980 mil 308 hombres. De los alumnos y alumnos, más del 80% están inscritos en escuelas públicas. Asimismo, hay 103 mil 712 docentes en el estado, de los cuales 74 mil 393 pertenecen a escuelas públicas.

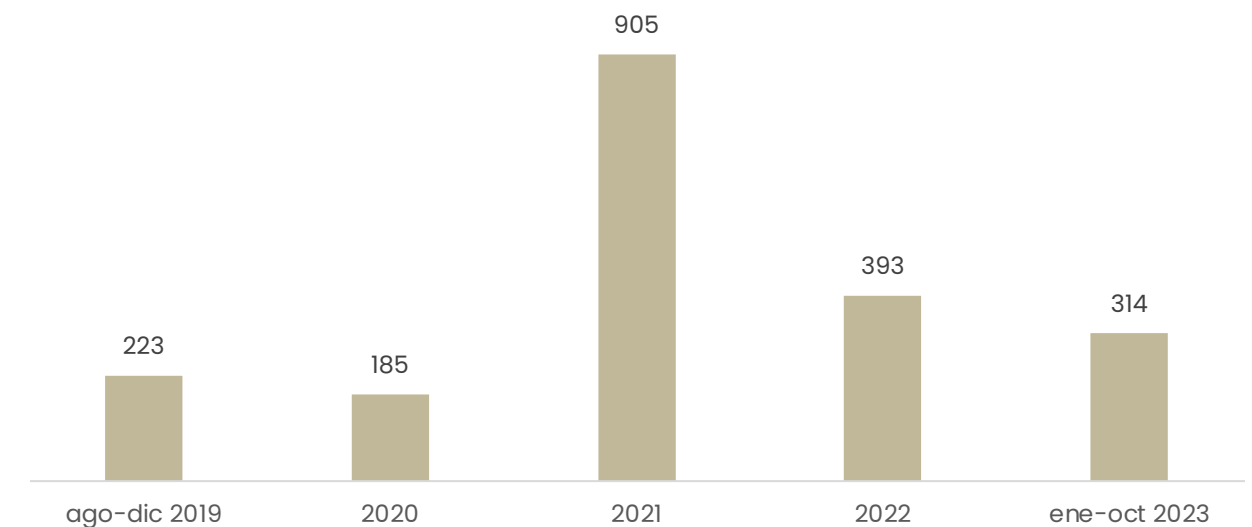
Para la atención de las necesidades en materia de infraestructura educativa, la Ley de Coordinación Fiscal, estableció el Fondo de Aportaciones Múltiples (FAM). El objetivo de este fondo es financiar los programas de asistencia social alimentaria en personas en situación de desamparo y vulnerabilidad social; y en atender las necesidades relacionadas con la creación, equipamiento y rehabilitación de la infraestructura física de la educación básica, media superior y superior del país.

De agosto de 2019 a octubre de 2023 se realizaron 2 mil acciones para mejorar la infraestructura física de diversos planteles educativos ubicados al interior del estado (véase la gráfica 1.3).

Gráfica 1.3

Acciones en materia de infraestructura física educativa por año

De agosto de 2019 a octubre de 2023



Fuente: CAPCEE. Dirección de Desarrollo y Seguimiento Operacional.

INFRAESTRUCTURA HÍDRICA E HIDRÁULICA

El derecho humano al agua es reconocido a nivel internacional, respaldado por la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) y se refleja en el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) número 6 de la ONU.

Las y los habitantes de las localidades urbanas y rurales del estado de Puebla presentan insuficiente acceso a los servicios de agua potable, alcantarillado y saneamiento, lo que refleja el porcentaje de población sin acceso al agua potable del 4.7%, 5.1% sin acceso del alcantarillado y un déficit en la cobertura de tratamiento de aguas residuales tratadas del 43.3%.

Según los datos del Censo de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) en 2020, la cobertura nacional de acceso al agua entubada alcanzó un 96.1% en todo el país, con un 98.0% en áreas urbanas y un 89.1% en zonas rurales. En cuanto a los servicios de alcantarillado, la cobertura nacional fue del 95.2%, con un 98.5% en áreas urbanas y un 83.2% en zonas rurales. Respecto al tratamiento de aguas residuales municipales, se cubrió un 67.5% de la población, mientras que el acceso a agua desinfectada fue del 97.51% (de acuerdo con la Situación del subsector agua potable, alcantarillado y saneamiento, edición 2022).

MOVILIDAD SOSTENIBLE

MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

La movilidad representa uno de los grandes retos de desarrollo en las ciudades debido a la continua evolución y crecimiento de la sociedad; esta como parte fundamental de la planeación de toda región, representa el desplazamiento de personas, mercancías y productos, además de la conectividad y accesibilidad de la población; constituyendo una de las bases para la construcción de una sociedad integral.

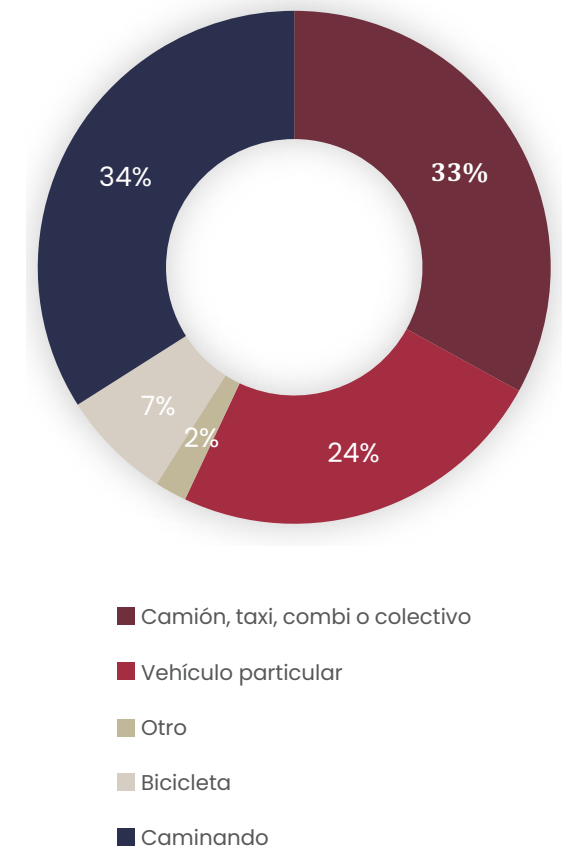
Asimismo, es necesario analizar temas de seguridad vial para disminuir los problemas relacionados con la peatonalización e incidentes de tránsito; por ejemplo, la ausencia de estadística fidedigna o real sobre incidentes viales, en particular el número de muertes causadas.

Un primer punto de análisis de la movilidad es a partir de las dinámicas poblacionales de la entidad. El Consejo Nacional de Población (CONAPO) estima que los 6 millones 168 mil 883 habitantes del territorio poblano contemplados en la Encuesta Intercensal 2015 del INEGI podrían conver-

tirse en 7 millones 134 mil 421 para 2030 y llegar a 7 millones 671 mil 054 habitantes en 2050.

Respecto a los modos de movilidad en el estado de Puebla, y de acuerdo con el INEGI, la mayor parte de la población llega a sus lugares de trabajo a pie, transporte público y mercantil, vehículos particulares y bicicleta (véase la gráfica 1.4).

Gráfica 1.4
Modos de movilidad
2020
(Porcentaje)



Fuente: SMT Elaboración propia con datos de INEGI.

Para la población, es interesante observar que el 86% de la gente labora en el mismo municipio en el que vive; el 10% lo hace en un municipio distinto al de sus viviendas, pero en territorio poblano y cerca del 3% en otra entidad federativa o país.

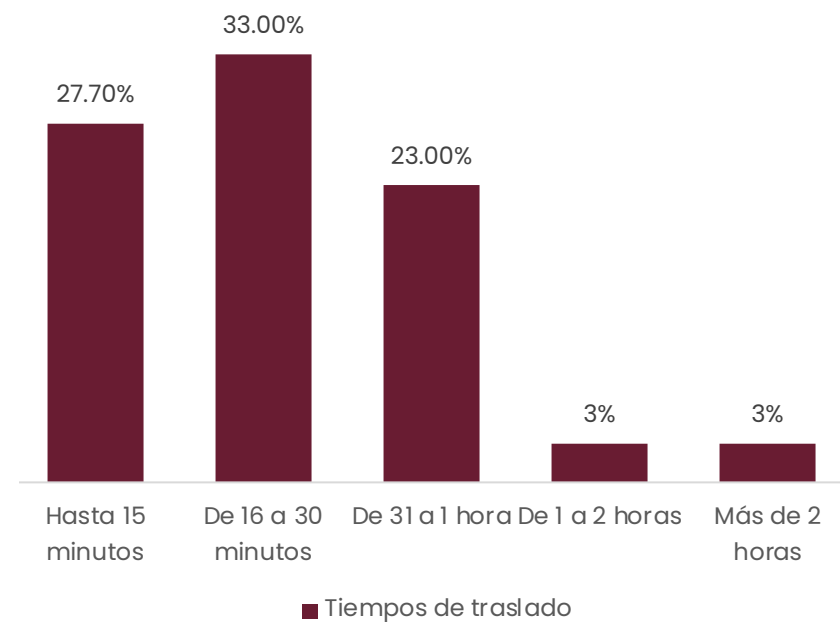
El 75% de los viajes realizados en el estado de Puebla se hacen en transporte sustentables (bicicleta, a pie o transporte público); pero la atención pública se ha mantenido en el automóvil particular.

Los tiempos de traslado de la población a su lugar de trabajo varían según la afluencia y tráfico vehicular, influyendo directamente en la pérdida de productividad. (véase gráfica 1.5).

Gráfica 1.5

Tiempos de traslado

2015
(Porcentaje)



Fuente: SMT. Elaboración propia con datos de INEGI

SERVICIO DE TRANSPORTE

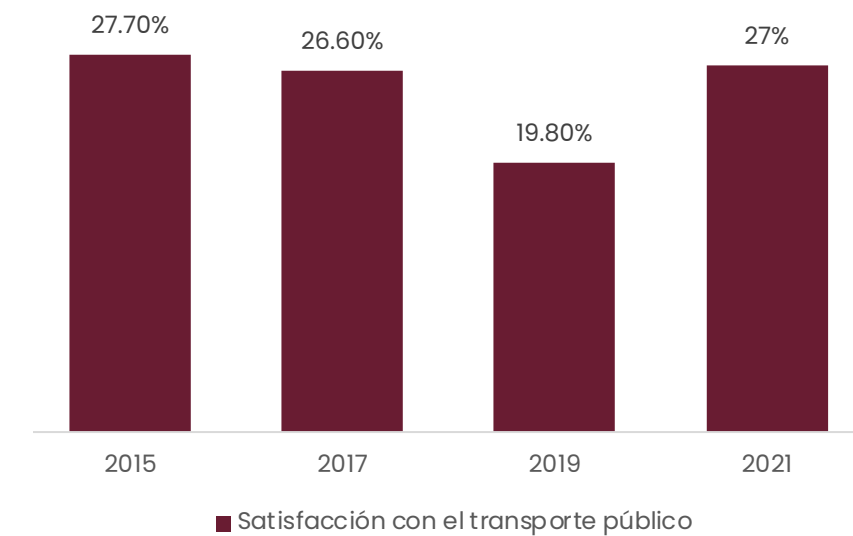
Los sistemas de transporte público han evolucionado lentamente en términos de tamaño y renovación de sus unidades, los modelos de operación y administración se estancaron disminuyendo la calidad en el servicio, por lo que, al existir una expansión urbana, los problemas de movilidad crecieron de manera inimaginable al igual que el rechazo por parte de las y los usuarios que generalmente lo califican de malo, lento, peligroso y deteriorado.

En este sentido, en relación a la satisfacción con el Servicio de Transporte, según la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental, sólo el 27 % de usuarios del transporte público está satisfecho con la calidad del servicio (véase la gráfica 1.6).

Gráfica 1.6

Satisfacción con el servicio de transporte público

De 2015 a 2021
(Porcentaje)



Fuente: SMT. Elaboración propia con datos de INEGI

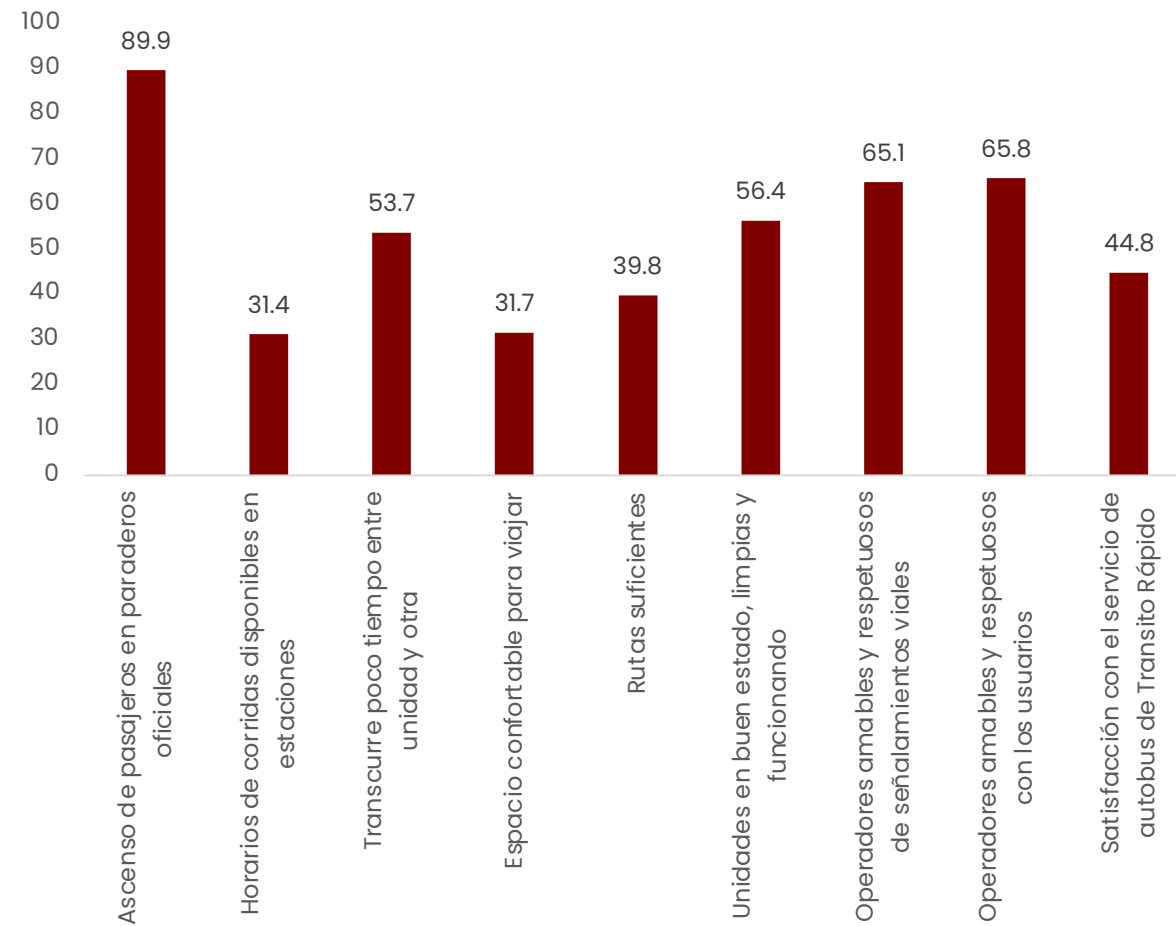
Conforme a los datos de la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2017 (ENCIG), Puebla tuvo un porcentaje de satisfacción de 44.8% de usuarios mayores de 18 años con el servicio de autobús de tránsito rápido en Línea 3; en dicha encuesta únicamente se encontraban en operación las líneas

1 y 2. Se ha detectado que la baja satisfacción de la población, se genera en horas de máxima demanda en los paraderos, a su vez combinado con la necesidad de que el intervalo de paso de las unidades sea menor y se incremente la velocidad (véase la gráfica 1.7).

Gráfica 1.7

Principales resultados de satisfacción del uso de servicio de autobuses de tránsito rápido

2017
(Porcentaje)



Fuente: SMT Elaboración propia con datos de INEGI

Por otro lado, la incorporación constante de vehículos termina por saturar la capacidad instalada para el rodamiento vehicular hasta el punto en el que, en muchos casos, colapsa ocasionando que se revierta su naturaleza pública y genere costos. Cabe señalar que, del total de vehículos en circulación, únicamente 2% corresponde a transporte público y 98% a vehículos particulares.

Según el Inventario Nacional de Emisiones GEI 2019, los sectores autotransporte y de no carreteros (aviación, ferroviario, marítimo, de construcción y agrícola) contribuyeron con el 26.2 % de las emisiones de gases invernadero a nivel nacional.

Con relación al Sistema de Transporte Masivo, este pretende brindar un servicio de movilidad de calidad, orientando políticas públicas de alcance urbano y regional hacia la sostenibilidad, e incorporando los modos de transporte enfatizando esquemas alternativos. Los sistemas de transporte urbano masivo como trenes ligeros, metros y autobuses articulados, entre otros, pueden mejorar los tiempos de traslado en zonas urbanas, lo que disminuye costos por horas hombre perdidas, ya que estas reflejan el trabajo que podría realizar una persona en una hora en vez de destinar este tiempo a su traslado, y reduce costos ambientales y de salud.

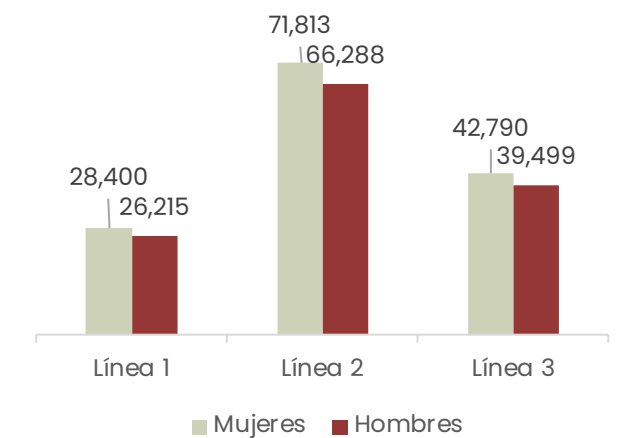
Para cubrir las necesidades de la sociedad, es importante satisfacer a la ciudadanía en cuestión de movilidad, debiéndose seguir con el desarrollo del

Sistema de Transporte Público Masivo, como ahora la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA). Un tema muy importante que se desprende de esto, es la inseguridad 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 de la población, 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 que viven siete de cada diez mujeres todos los días; generando a la vez acciones de igualdad de derechos (véase la gráfica 1.8).

Gráfica 1.8

Promedio de personas usuarias diarias transportadas en Línea 1, 2 y 3 del Sistema Red Urbana de Transporte Articulado RUTA

2019
(Personas usuarias)



Fuente: Carreteras de Cuota del Estado de Puebla, 2019.

En otro orden de ideas, un tema relevante en materia de movilidad es la incorporación de la perspectiva de género en la prestación de los servicios, ya que se ha observado una alta reincidencia en el acoso sexual por parte de los usuarios masculinos al querer ingresar a las unidades, sin tomar en cuenta principios de respeto y adoptar una conducta para erradicar esta situación en particular; por lo cual, se pretende transportar en unidades exclusivas a mujeres e

infantes en horas de máxima demanda y así fortalecer su seguridad en el uso de las unidades del sistema de Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), garantizando con esto la seguridad de las usuarias que utilizan este sistema; y al mismo tiempo seguir trabajando en la calidad del servicio, siendo la función del Gobierno del Estado vigilar el cumplimiento de la correcta operación, a través de la constante supervisión al servicio en su operatividad.

AUTOPISTAS DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL

Uno de los factores que más contribuyen a equilibrar los beneficios del desarrollo regional de manera equitativa, es la infraestructura carretera sobre la cual se soportan las actividades productivas, el traslado de personas y la distribución e intercambio de los bienes y servicios que satisfacen necesidades.

Según la Red Nacional de Caminos, se cuenta con unos 10 mil 923 kilómetros de carreteras de cuota, de las que Carreteras de Cuota Puebla tiene 231 kiló-

metros de carreteras de cuota. El Organismo se creó, entre otras razones, para 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, para garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales y administrativas plasmadas en los Títulos de Concesión de las Autopistas, y así permitir que las personas usuarias puedan transitar de manera más segura y confiable.

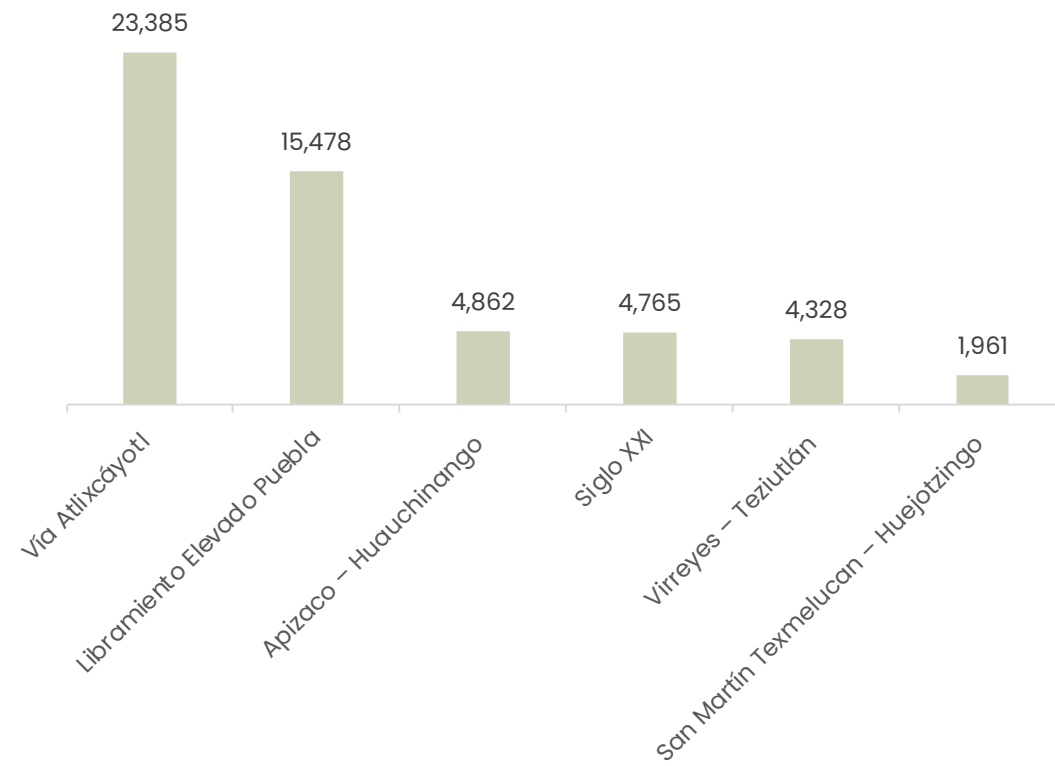
Las autopistas en cuestión son:

- Vía Atlixcáyotl (18.4 Kilometros)
- Virreyes – Teziutlán (60.86 Kilometros)
- Apizaco – Huauchinango (63.11 Kilometros)
- Atlixco – Jantetelco o Siglo XXI (55.1 Kilometros)
- Viaducto Elevado de Puebla o Segundo Piso (15.3 Kilometros)
- San Martín Texmelucan – Huejotzingo (18.4 Kilometros)

Por otro lado, la afluencia vehicular registrada en las autopistas del estado durante el 2019 muestra un aforo de 19 millones 944 mil 693 vehículos.

La autopista con mayor flujo vehicular es la Autopista Vía Atlixcáyotl, con un aforo de 8 millones 535 mil 359 vehículos, con un Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) de 23 mil 385 vehículos, la cual conecta con el estado de Morelos; en segundo lugar se encuentra el Libramiento Elevado de Puebla (Segundo piso) con un aforo de 5 millones 649 mil 551 vehículos con un TDPA de 15 mil 478 vehículos, beneficiando la región centro y nororiente del estado, así como personas usuarias que provienen de las diferentes regiones del estado de Veracruz (véase la gráfica 1.9).

Gráfica 1.9
Tránsito Diario Promedio Anual de las Carreteras de Cuota del Estado de Puebla



Las Normas para Calificar el Estado Físico de un Camino indican que los concesionarios se someten a inspecciones semestrales, tanto para pavimentos rígidos como flexibles, y consiste en calificar el grado de confort y seguridad que las personas usuarias perciben al transitar por un camino a la velocidad de operación, en la que el valor mínimo aceptable por el Organismo es de 400 m es decir que se cataloga como Bueno.

II. FORMULACIÓN

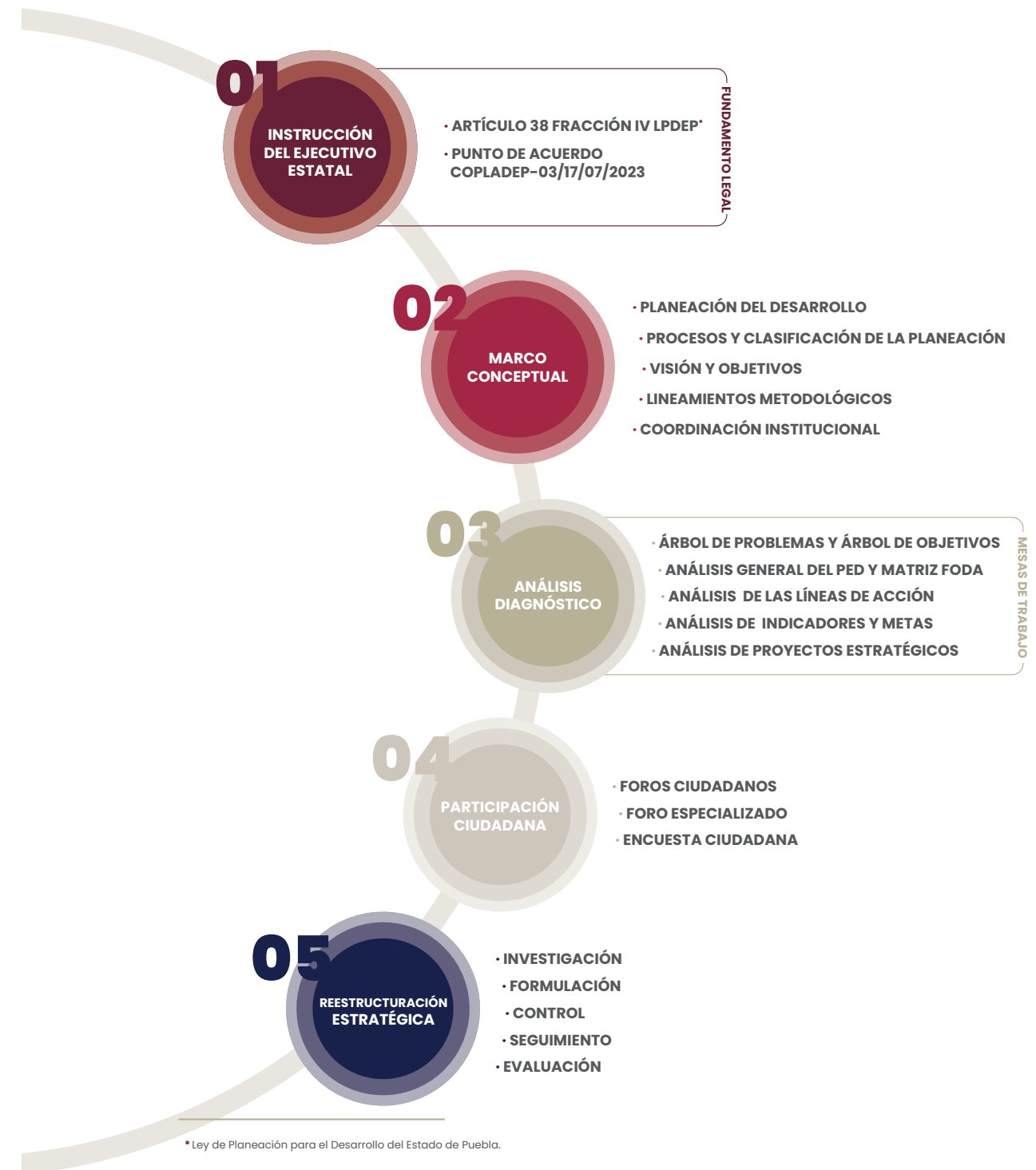
METODOLOGÍA

Para la integración del Programa Sectorial de Sustentabilidad Territorial y Desarrollo Integral se siguió la Metodología para la Modificación y Adecuación de los Programas Derivados del Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2019-2024, emitida por la Secretaría Técnica del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla (véase el esquema 2.1).

Lo anterior, con la finalidad de asegurar la congruencia entre los diferentes niveles de planeación y que se trabaje de manera articulada en el alcance de los objetivos y metas establecidos en los instrumentos de planeación.

Cabe señalar que esta metodología es congruente con la utilizada para la modificación y adecuación del PED, y da cumplimiento a los criterios establecidos en la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla.

Esquema 2.1
Estructura metodológica



Fuente: Modificación y adecuación del Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Para la elaboración del **Programa Sectorial de Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral**, de acuerdo con la metodología establecida, se consideraron como instrumentos de participación ciudadana los resultados de los ejercicios de consulta desarrollados en el marco de la integración de la modificación y adecuación del Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2019 – 2024.

Derivado de dichos levantamientos de información cualitativa, fueron identificadas las áreas de oportunidad, propuestas y acciones necesarias para el establecimiento de objetivos, estrategias y líneas de acción a nivel estratégico. De esta manera, se busca que la participación ciudadana ayude a entretrejer los elementos adecuados en este nivel de planeación.

ENCUESTAS

Uno de los mecanismos de participación empleado como parte del proceso referido fue la Encuesta Ciudadana, dirigida a hombres, mujeres y personas

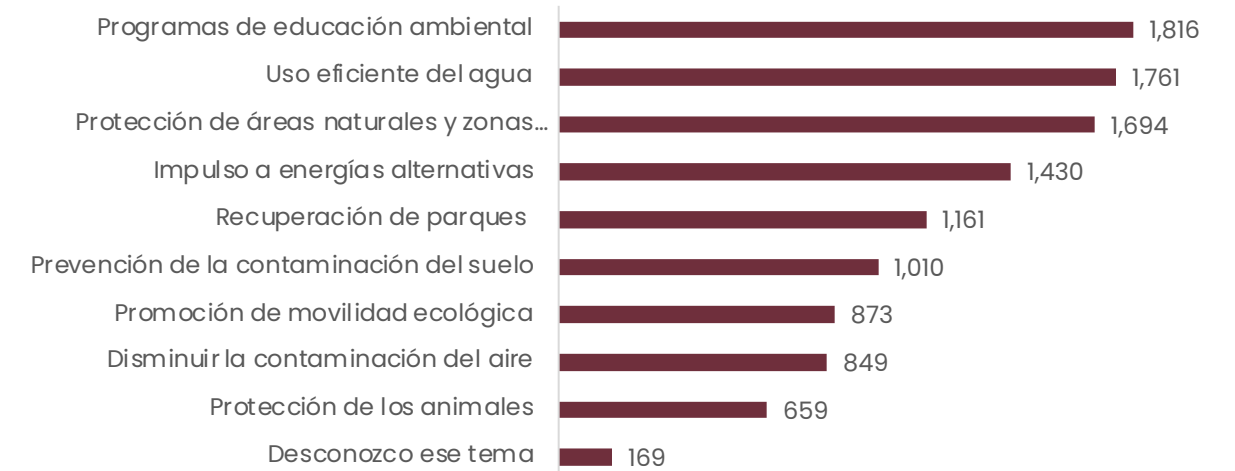
no binarias de 18 años y más, originarios de 177 municipios de las 22 regiones del estado. Esta encuesta fue aplicada de manera presencial y de manera digital del 16 al 24 de agosto de 2023, conformadas en primer lugar por personas de entre 26 y 35 años de edad y en segundo lugar por personas de 36 a 45 años. De los encuestados, el 7% confirmó hablar alguna lengua indígena y el 6% se identificó con alguna discapacidad.

Como resultado se encuestó a 4 mil 350 personas, quienes respondieron, entre otros temas, a preguntas enfocadas en su percepción sobre el desempeño de gobierno, de los cuales el 47% de los participantes fueron hombres y 52% mujeres.

Una de las preguntas realizadas dentro de la encuesta fue, ¿Qué se necesita para lograr un desarrollo sostenible?, mediante la cual la población consideró en primer lugar que se necesitan programas de educación ambiental que ayude a satisfacer las necesidades presentes sin poner en compromiso las posibilidades en el futuro (véase la gráfica 2.1).

Gráfica 2.1

Propuestas ciudadanas en materia de cuidado ambiental 2023

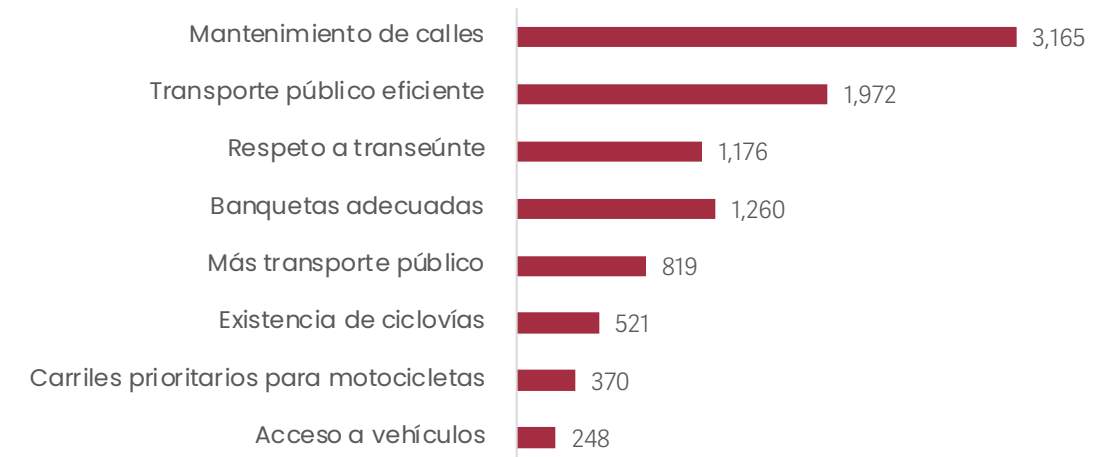


Fuente: Modificación y Adecuación del PED 2019-2024. Anexo de Participación Ciudadana.

Asimismo, se realizó la pregunta sobre ¿Cómo mejorar la movilidad en tu comunidad?, a la cual, la ciudadanía encuestada identificó que se deben construir más calles y mantener las que ya se tienen (véase la gráfica 2.2).

Gráfica 2.2

Propuestas ciudadanas en materia de movilidad 2023

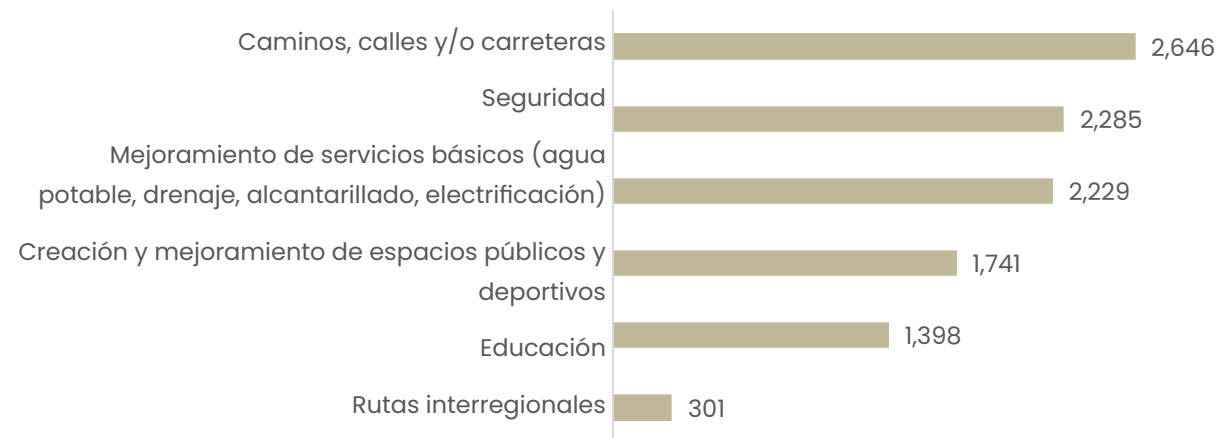


Fuente: Modificación y Adecuación del PED 2019-2024. Anexo de Participación Ciudadana.

En materia de infraestructura, las vías de comunicación terrestre como caminos, calles o carreteras representan la mayor preocupación de las comunidades. De manera complementaria, se preguntó a la ciudadanía ¿Qué obras

de infraestructura son urgentes en tu comunidad?, y se identificó que en segundo lugar consideran necesaria la infraestructura de seguridad; además, destacan la necesidad de mejorar los servicios básicos (véase gráfica 2.3).

Gráfica 2.3
Propuestas de obras que las comunidades identifican como más urgentes

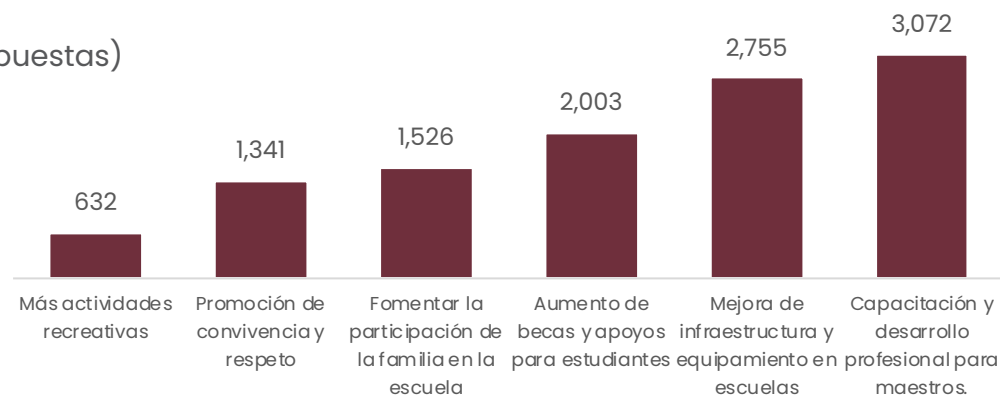


Fuente: Modificación y Adecuación del PED 2019-2024. Anexo de Participación Ciudadana.

Como parte de las acciones que la población solicita para reducir las desigualdades, se encuentra la mejora de la infraestructura y equipamiento en las

instituciones educativas, lo cual se plasma en la pregunta realizada de ¿Qué se necesita para mejorar la educación? (véase la gráfica 2.4).

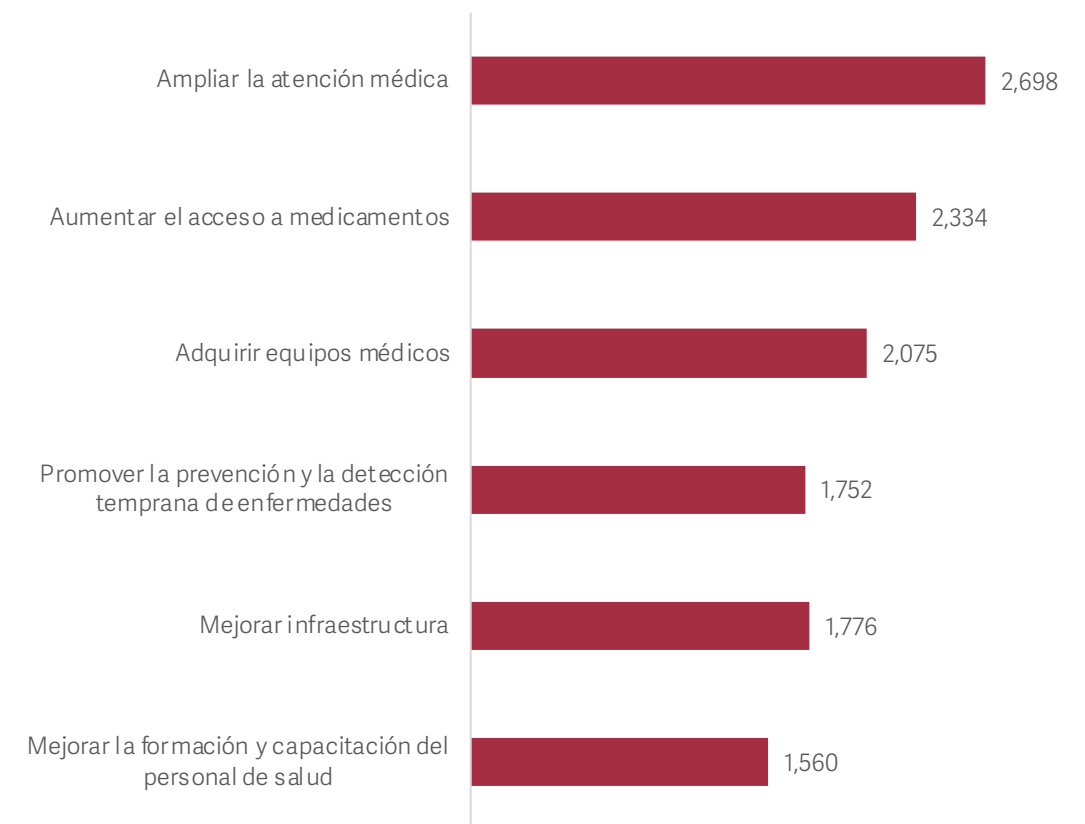
Gráfica 2.4
Propuestas que las comunidades identifican para mejorar la educación. 2023 (Respuestas)



Fuente: Modificación y Adecuación del PED 2019-2024. Anexo de Participación Ciudadana.

Una de las respuestas en torno a infraestructura elegida por la población, fue mejorar la infraestructura de salud y asistencia, sobre todo ampliar la cobertura en aquellas zonas que, por su lejanía no cuentan con espacios suficientes para la atención de las personas, lo que implica desplazamientos hacia las cabeceras municipales o principales centros de servicios (véase la gráfica 2.5).

Gráfica 2.5
Propuestas que las comunidades identifican para mejorar la salud 2023



Fuente: Modificación y Adecuación del PED 2019-2024. Anexo de Participación Ciudadana.

FOROS REGIONALES

Aunado a las encuestas, se realizaron 7 Foros de Consulta Regional en los que participaron 68 municipios del estado, en los cuales se pudieron recabar de primera mano las propuestas de solución ciudadanas, de acuerdo al contexto en el que se desenvuelven.

Como resultado de este ejercicio, de un total de 748 problemáticas registradas, se identificaron tópicos de relevancia para su atención a través de las líneas de acción del Programa Sectorial de Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral.

Cuidado del Medio Ambiente

- Fomentar la industrialización de la madera, con un enfoque de sustentabilidad.
- Creación de viveros en los municipios para la reforestación.
- Apoyos a los campesinos para la preservación de bosques.
- Capacitación a ciudadanos y servidores públicos en materia de medio ambiente y tala indiscriminada en la región.
- Reforestación de bosques.

- Construcción de un Centro de Respuesta Inmediata con personal capacitado para atender incendios forestales y brindar asesorías.
- Implementar más centros de verificación vehicular en el estado.
- Regulación, implementación de sanciones y seguimiento a las denuncias de empresas contaminantes.
- Programa de captación de agua pluvial en las zonas con mayores lluvias que permita hacer eficiente el recurso.
- Regulación e intervención de autoridades para el cuidado del procesamiento de los desechos.
- Realizar una campaña de recolección y el pago de destrucción gratuito de envases de fertilizantes dado que son muy contaminantes para el medio ambiente, así como la implementación de un centro de acopio regional en Xicotepéc de Juárez o en Zacatlán.
- Regulación de la basura y su reciclaje en las zonas turísticas.
- Impulsar campañas de reforestación con plantas endémicas de la región, en la zona de Tepatlaxco, así como medios para cuidar las zonas protegidas.
- Inversión en empresas e instituciones que impulsen el desarrollo sostenible y la conservación ambiental.

Ordenamiento Territorial

- Realizar un monitoreo y regulación estatal y municipal sobre el uso del suelo.
- Generación de bancos de tierra para vivienda, que sean próximos a las fuentes de trabajo y de servicios públicos.
- Impulsar el uso y diseño de un instrumento de planeación urbana que trascienda cada cambio de administración y le dé certidumbre de desarrollo a cada pueblo.
- Regularización de pozos.
- Construcción de circuitos medios y perimetrales en la zona sur que no tienen continuación.
- Actualización del Programa de Desarrollo Urbano para el Municipio de Tehuacán.

Infraestructura

- Impulsar la generación de Bancos de Proyectos.
- Brindar mantenimiento constante a la infraestructura carretera.
- Creación de programas y proyectos transexuales de alto impacto social con inclusión social.
- Mejora de la infraestructura industrial, para el fortalecimiento de los sectores productivos.
- Promover políticas públicas en materia hídrica.

- Inversión en proyectos para la creación de parques industriales.
- Crear un deportivo para personas con discapacidad en el estado para las distintas disciplinas del deporte paraolímpico.
- Adecuación de las calles y banquetas para el acceso a la movilidad adecuada de las personas con discapacidad.
- Construcción de gimnasios, ciclovías, columpios y rampas para patinar en todos los municipios de la región.
- Construcción de represas o presas en la zona
- Creación de un relleno sanitario.
- Construcción de bodegas para la producción que permitan concentrar y cuidar la cosecha de los productores de la región.
- Rehabilitación de mercados en la región.
- Creación de un rastro municipal en la región
- Construcción de planta potabilizadora en la región.

Movilidad Sostenible

- Implementación de señaléticas en las regiones.
- Creación de un programa de actualización periódica de señalética de vialidad y turística incluyente y general.

ENFOQUE INTERSECCIONAL

La implementación del enfoque interseccional en la operación de la política pública se refleja en la integración de las Líneas de Acción del Programa Sectorial Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral.

Este enfoque se materializa mediante su integración en los Programas Presupuestarios, las Reglas de Operación, las convocatorias de Programas, Acuerdos o Convenios intergubernamentales.

Asimismo, la recolección y el análisis de datos estadísticos relacionados con la operación de las políticas y programas que se desarrollan al interior del estado, permitirá tener la certeza del impacto en la población.

En este sentido, la ejecución de acciones transversales, de manera coordinada entre los diversos sectores sociales, permitirá atender las problemáticas identificadas en materia de cuidado ambiental y ordenamiento territorial bajo una perspectiva integral que contempla las necesidades de los distintos grupos de población y sus características.

Asimismo, a través de la acción coordinada entre instituciones, dependencias y entidades del sector público se abor-

darán los aspectos que intervienen en el bienestar y la transformación de la sociedad para alcanzar la sostenibilidad territorial y el desarrollo integral.

Para el caso el desarrollo de infraestructura, el enfoque interseccional se incorpora desde la identificación de las necesidades y expectativas de la población reconociendo la diversidad de realidades, para que las acciones que se implementen consideren los requerimientos de los colectivos y personas, especialmente las de grupos potencialmente vulnerables a la discriminación, promoviendo así impactar de manera positiva en la reducción de las desigualdades de forma integral y transversal; ya que las acciones para ampliar, mejorar y adecuar la infraestructura estatal y la intervención de los espacios públicos permiten atender a la vez a diferentes problemas.

En materia de movilidad, la interseccionalidad en la operación de la política pública se aplica a través de acciones de seguridad vial, proyectos, estudios, capacitaciones, entre otras. Asimismo, se desarrollan acciones específicas que permiten dar atención a grupos de población prioritarios, de acuerdo a sus características.

CONTRIBUCIÓN A LA AGENDA 2030

El **Programa Sectorial de Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral** contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 a través de sus Objetivos, Estrategias y Líneas de Acción. Además, incorpora el enfoque de desarrollo sostenible en la elaboración de sus diferentes componentes, por lo que incorpora las 3 dimensiones del desarrollo sosteni-

ble, económica, social y ambiental, así como a las 5 esferas que integran esta agenda mundial (véase la tabla 2.1).

La incorporación del enfoque de desarrollo sostenible y la alineación de las Temáticas a los ODS, implica una gestión integral y compromiso a largo plazo para asegurar que la sostenibilidad sea parte integral de la planeación estatal.

Tabla 2.1
Contribución a los Objetivos del Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030

Eje	Temática	ODS
Cuidado del Medio Ambiente	Gestión ambiental	
	Bienestar socioambiental	
Ordenamiento Territorial	Gestión del suelo e impacto ambiental	

Eje	Temática	ODS
Infraestructura	Infraestructura social para el desarrollo y bienestar	
	Inversión en infraestructura para el desarrollo económico regional	
	Infraestructura para el fortalecimiento de la seguridad y justicia	
	Infraestructura y equipamiento gubernamental y de servicios públicos	
	Vías de comunicación terrestre	
	Infraestructura física educativa	
	Infraestructura hídrica e hidráulica en materia de agua potable, drenaje y saneamiento	
Movilidad Sostenible	Movilidad y seguridad vial	
	Servicio de transporte	
	Autopistas de cuota de jurisdicción estatal	

Fuente: SPF. Subsecretaría de Planeación. Elaboración propia con datos de la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sostenible y Ordenamiento Territorial, la Secretaría de Infraestructura y la Secretaría de Movilidad y Transporte.

ALINEACIÓN A LA POLÍTICA NACIONAL Y AL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2019-2024

La alineación de la planeación estatal con la política nacional se sustenta en la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla, a fin de asegurar la congruencia y la suma de esfuerzos para alcanzar los objetivos comunes, que se traduzca en mejores condiciones para el desarrollo del estado.

Asimismo, para asegurar la coherencia entre los niveles de planeación, el Programa Sectorial de Sostenibilidad Territorial Y Desarrollo Integral se vincula de manera directa con los objetivos y metas establecidos en la modificación y adecuación del PED 2019-2024 (véase la tabla 2.2).

Tabla 2.2
Alineación a la política nacional y al PED 2019-2024

Programa Sectorial de Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral	Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024	Programa o Política Nacional	Modificación y Adecuación de Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024
Eje 1. Cuidado del Medio Ambiente	2. Política social	Temática 1. Cuidado del medio ambiente	Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2020-2024
		Temática 2. Bienestar socioambiental	Eje 2 Temática 2.1 Cuidado del Medio Ambiente
Eje 2. Ordenamiento Territorial	2. Política social	Temática 1. Gestión del suelo e impacto ambiental	Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2021-2024
Eje 3. Infraestructura	1. Política y gobierno	Temática 1. Infraestructura social para el desarrollo y bienestar	Eje 2 Temática 2.3 Infraestructura

Programa Sectorial de Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral	Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024	Programa o Política Nacional	Modificación y Adecuación de Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024
Eje 3. Infraestructura	Temática 2. Inversión en Infraestructura para el desarrollo económico regional	3. Economía	Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2018-2024
	Temática 3. Infraestructura para el fortalecimiento de la seguridad y justicia	1. Política y gobierno	Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2018-2024
	Temática 4. Infraestructura y equipamiento gubernamental y de servicios públicos		
	Temática 5. Vías de comunicación terrestre	3. Economía	Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2018-2024
	Temática 6. Infraestructura física educativa		Programa Sectorial de Educación
Eje 4. Movilidad sostenible	Temática 7. Infraestructura hídrica e hidráulica en materia de agua potable, drenaje y saneamiento	2. Política social	Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2018-2024
	Temática 1. Movilidad y seguridad vial	1. Política y gobierno	
	Temática 2. Servicio de transporte	2. Política social	Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024
	Temática 3. Autopistas de cuota de jurisdicción estatal	3. Economía	

Eje 2
Temática 2.3
Infraestructura

Eje 2
Temática 2.4
Movilidad Sostenible

III.

COMPONENTES ESTRATÉGICOS

Fuente: Secretaría de Planeación y Finanzas.

En la recta final de la Administración, esta alineación cobra aún más relevancia, reforzada por el compromiso del Gobierno del Estado de gestionar de

manera efectiva la colaboración y los recursos necesarios. Perseverando las acciones que fortalezcan y consoliden el desarrollo integral del estado.

EJE 1

CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE

TEMÁTICA 1

GESTIÓN AMBIENTAL

Objetivo

Prevenir y mitigar los impactos ambientales que genera la actividad humana.

Estrategia 1

Promover buenas prácticas para la atención de los efectos causados por el cambio climático, el uso de los estándares y normas oficiales mexicanas para el aprovechamiento sostenible y la seguridad hídrica.

Líneas de acción

1. Implementar acciones para mitigar la emisión de gases de efecto invernadero de fuentes fijas y móviles.
2. Fortalecer el monitoreo de la calidad del aire en el estado.
3. Robustecer el marco normativo que permita el diseño de programas de adaptación y mitigación al cambio climático.
4. Promover campañas de concientización en materia de sustentabilidad energética para impulsar el desarrollo económico y la transición energética.
5. Fomentar la concientización del uso y manejo eficiente de los recursos hídricos del estado.
6. Generar acciones que contribuyan a la correcta gestión hídrica en el Estado de Puebla.

7. Contribuir a la economía circular mediante acciones orientadas a lograr una adecuada recuperación de residuos, fomentando su aprovechamiento y valorización.
8. Implementar mecanismos de cooperación con los gobiernos municipales a fin de impulsar la correcta gestión de residuos sólidos urbanos y de manejo especial.

Programas y Proyectos

Responsable: Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial

- Estrategia para la Atención Intermunicipal/Regional de Residuos Sólidos Urbanos del Estado de Puebla 2022-2030.

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Residuos sólidos urbanos (RSU) recolectados en el estado	Instituto Nacional de Estadística y Geografía	541,793.77 (2011)	1,307,047.73 (2021)	1,353,518.02

TEMÁTICA 2 BIENESTAR SOCIOAMBIENTAL

Objetivo

Promover la conservación, restauración y protección ambiental con enfoque de derechos humanos.

Estrategia 1

Impulsar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, que contribuyan a la disminución de las desigualdades, buscando la participación social respecto al cuidado y preservación del medio ambiente.

Líneas de acción

1. Proponer y desarrollar medidas de prevención para consolidar una cultura estatal para la reducción del riesgo de desastres.
2. Impulsar el fortalecimiento de capacidades para la gestión de riesgos y resiliencia, que les permita diseñar e implementar procesos de desarrollo más sostenibles.
3. Promover la reforestación en las zonas con vocación forestal, en coordinación con los diferentes sectores de la sociedad.

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Número de planes locales y/o regionales para la Gestión del Riesgo Ambiental	Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial	0 (2019)	17 (2022)	36
Atención de denuncias en materia de bienestar animal	Instituto de Bienestar Animal	0 2022	0 2022	100%

4. Desarrollar e implementar estrategias para la conservación de los recursos naturales del estado.
5. Fortalecer la coordinación interinstitucional para la atención de incendios forestales, con el fin de mejorar la capacidad técnica de respuesta de todos los actores con jurisdicción y responsabilidad en el tema.
6. Promover acciones de educación y cultura ambiental que permitan el involucramiento de la ciudadanía en la construcción de la sustentabilidad con equilibrio ecológico y mejor calidad de vida para todas y todos.
7. Realizar campañas de promoción y difusión del bienestar animal, a través de pláticas, charlas, conferencias y talleres.
8. Ejecutar acciones legales para la vigilancia y aplicación de la normatividad en materia de bienestar animal.

Programas y Proyectos

Responsable: Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial

- Mejoramiento de la Clínica de Bienestar Animal.

EJE 2

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

TEMÁTICA 1

GESTIÓN DEL SUELO E IMPACTO AMBIENTAL

Líneas de acción

Objetivo

Asegurar el uso racional del suelo tanto urbano como rural, para mejorar la calidad de vida de las y los poblanos.

Estrategia 1

Desarrollar mecanismos de planeación territorial que propicien el desarrollo económico sostenible, buscando fortalecer las capacidades técnicas en las regiones del estado para la gestión y administración del territorio, dando cumplimiento a la normatividad ambiental aplicable.

1. Gestionar la elaboración de Planes y Programas de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial de los municipios mayores a 100 mil habitantes y de zonas conurbadas del estado de Puebla.
2. Adecuar instrumentos jurídicos de planeación en materia de ordenamiento territorial con alcance estatal, subregional y metropolitano.
3. Formular el Programa de Ordenamiento Ecológico en el estado con criterios acorde a la legislación que permita a los municipios implementar mecanismos de control en los usos de suelo fuera de los centros de población.
4. Regular los asentamientos humanos a través de instrumentos de ordenamiento territorial en las regiones del estado.

- Realizar acuerdos de seguimiento y vigilancia en materia de desarrollo urbano, ordenamiento territorial y ecológico para zonas metropolitanas, conurbadas y el estado en coordinación con los sectores de la población.
- Realizar visitas de inspección y vigilancia, imponer sanciones, medidas correctivas y de compensación, así como inducir a conductas orientadas al cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, con el fin de preservar y restaurar el equilibrio ecológico y protección al ambiente.

Programas y Proyectos

Responsable: Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial

- Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Puebla.

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Denuncias populares atendidas en materia ambiental	Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial	90% (2018)	100% (2022)	100%

EJE 3

INFRAESTRUCTURA

TEMÁTICA 1

INFRAESTRUCTURA SOCIAL PARA EL DESARROLLO Y BIENESTAR

Objetivo

Fortalecer los sistemas de infraestructura urbana y social que contribuyan a reducir las brechas de desigualdad.

Líneas de acción

- Mejorar y ampliar los espacios públicos para la atención de la salud, el desarrollo integral y la asistencia social en las regiones del estado en coordinación con las instancias rectoras.
- Realizar acciones para la atención y mejoramiento de los espacios públicos para el acceso a la cultura, deporte y recreación de la población.
- Instrumentar proyectos para la ampliación de la infraestructura social y urbana en los municipios del estado.
- Fortalecer la infraestructura vial urbana en los municipios del estado con acciones de construcción, rehabilitación y modernización.

Estrategia 1

Mejorar las condiciones de la infraestructura urbana y social para el desarrollo equitativo en las regiones del estado mediante la ejecución de obras públicas con enfoque inclusivo.

Programas y Proyectos

5. Promover acciones de infraestructura y equipamiento para el fortalecimiento de los espacios para el desarrollo y bienestar de las personas.

Responsable: Secretaría de Infraestructura

- Rehabilitación de Parques y Ciclovías
- Mejoramiento de la Infraestructura Hospitalaria

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Porcentaje de la población con carencia por acceso a servicios básicos en la vivienda	Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. Medición de la Pobreza por Entidad Federativa. Puebla	26.49 (2018)	26.2 (2020)	26.1

TEMÁTICA 2

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO REGIONAL

Objetivo

Fortalecer los sistemas de infraestructura pública que incrementen la competitividad en las regiones de la entidad.

2. Desarrollar proyectos para la construcción y rehabilitación de la infraestructura turística y espacios representativos del estado

3. Realizar proyectos estratégicos de infraestructura que contribuyan a fortalecer a los sectores económicos.

Estrategia 1

Mejorar la infraestructura productiva, de abasto y comercio en las regiones del estado mediante la instrumentación de proyectos en coordinación con las instancias municipales y estatales.

Programas y Proyectos

Responsable: Secretaría de Infraestructura

- Impulso a la conectividad en la Zona Metropolitana de Puebla-Tlaxcala. (PSV Central de Abastos, Distribuidor Ejército de Oriente, Sistema de Transporte Metropolitano Línea 4).

Líneas de acción

1. Realizar acciones para la ampliación y mejoramiento de la infraestructura económica en los municipios del estado.

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Posición del estado de Puebla en el Subíndice de Infraestructura del Índice de Competitividad Estatal	Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. Subíndice de Sectores precursores de clase mundial del Índice de Competitividad Estatal. Resultados por estado	22 (2020)	20 (2023)	19

TEMÁTICA 3

INFRAESTRUCTURA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD Y JUSTICIA

Objetivo

Desarrollar infraestructura estratégica a nivel regional para la adecuada operación de las instancias encargadas de la seguridad pública, reinserción social, administración y procuración de justicia en las regiones del estado.

- Fortalecer la infraestructura penitenciaria en el estado, que contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas privadas de la libertad.
- Fortalecer la infraestructura de seguridad y justicia existente de modo que sea acorde a las necesidades de los usuarios.

Estrategia 1

Ampliar y mejorar los espacios físicos para la seguridad pública y justicia mediante la implementación de proyectos en coordinación con las instancias responsables.

Programas y Proyectos

Responsable: Secretaría de Infraestructura

- Rehabilitación y Ampliación de los Centros de Reinserción Social de Puebla, Tepexi de Rodríguez y Chalchicomula de Sesma.

Líneas de acción

- Desarrollar infraestructura accesible y funcional para el desarrollo de las actividades de seguridad pública.

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Infraestructura para el ejercicio de la función de Seguridad Pública	Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Censo Nacional de Seguridad Pública Estatal. Estructura Organizacional y Recursos	12 (2021)	18 (2023)	19

TEMÁTICA 4

INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO GUBERNAMENTAL Y DE SERVICIOS PÚBLICOS

Objetivo

Contribuir a brindar mejores servicios a la ciudadanía fortaleciendo la infraestructura orientada a la adecuada prestación de servicios públicos.

Líneas de acción

- Dignificar los espacios públicos que brindan atención a la ciudadanía mediante acciones de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura y equipamiento existentes.
- Construir edificios públicos que sean accesibles, funcionales, inclusivos y eficientes en el uso de los recursos desde su diseño y construcción.

Estrategia 1

Mejorar las instalaciones donde operan las instituciones de la administración pública mediante la ejecución de obras públicas con enfoque de accesibilidad.

Programas y Proyectos

Responsable: Secretaría de Infraes

- Construcción de la Nueva Sede del Congreso del Estado

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Bienes inmuebles propios en las instituciones de las administraciones públicas Puebla	Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Censo Nacional de Gobiernos Estatales. Estructura Organizacional y Recursos	5,646 (2021)	5,648 (2021)	6,000

TEMÁTICA 5 VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE

Objetivo

Contribuir a reducir las brechas de desigualdad en las regiones del estado a través de la mejora en la conectividad estatal con acciones de infraestructura que sean inclusivas, incluyentes y que permita responder de manera oportuna a fenómenos naturales perturbadores.

Estrategia 1

Contribuir a mejorar la movilidad estatal mediante la atención de las principales vías carreteras de carácter regional que existen en el estado, con un enfoque de conservación y respeto de los recursos naturales.

Líneas de acción

1. Realizar proyectos de modernización de la Red Carretera Estatal que mejoren la conectividad en las regiones del estado.
2. Implementar programas de rehabilitación, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial estatal.
3. Conservar la infraestructura carretera para reducir las áreas que representan algún riesgo para la población.
4. Construir vías de acceso y conexión entre los municipios y las regiones.

Programas y Proyectos

Responsable: Secretaría de Infraestructura

- Plan Estatal Carretero

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Densidad de la Red Carretera Atendida	Secretaría de Planeación y Finanzas. Avance Indicadores para Resultados de la Secretaría de Infraestructura. Publicado en el Portal LGCG del Gobierno del Estado de Puebla	35.7 (2019)	35.39 (2022)	35.7

TEMÁTICA 6 INFRAESTRUCTURA FÍSICA EDUCATIVA

Objetivo

Fortalecer la infraestructura física educativa del estado.

Estrategia 1

Mejorar los espacios educativos públicos de nivel básico, media superior y superior del estado mediante la atención de las necesidades en materia de infraestructura física educativa garantizando las condiciones educativas de niñas, niños, adolescentes, jóvenes y población adulta en el estado.

Líneas de acción

1. Ampliar los espacios educativos de nivel básico y media superior.
2. Modernizar las condiciones físicas de los espacios educativos de nivel básico y media superior.

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Promedio de cobertura de educación pública en los niveles de educación básica, media superior y superior	Comité Administrador Poblano para la Construcción de Espacios Educativos	71.8 (2019)	73.86 (2021)	74.2

3. Dotar de mobiliario básico y equipamiento a planteles educativos de nivel básico y media superior.
4. Gestionar la creación de Instituciones de Educación Superior.
5. Dotar de equipamiento especializado a Instituciones de Educación Superior.
6. Priorizar la atención de instituciones educativas afectadas por desastres naturales.

Programas y Proyectos

Responsable: Comité Administrador Poblano para la Construcción de Espacios Educativos

- Universidad Pedagógica Nacional campus Hueyapan

TEMÁTICA 7

INFRAESTRUCTURA HÍDRICA E HIDRÁULICA EN MATERIA DE AGUA POTABLE, DRENAJE Y SANEAMIENTO

Objetivo

Incrementar el acceso de los servicios básicos en materia de agua potable, drenaje y saneamiento, a los habitantes del estado, a través de la construcción, ampliación y mejoramiento de infraestructura hidráulica.

Estrategia 1

Fortalecer e incrementar la infraestructura hídrica e hidráulica mediante la administración eficiente de los recursos públicos propiciando su acceso sostenible.

Líneas de acción

1. Priorizar acciones para aumentar la cobertura de servicios en materia hídrica.
2. Construir, ampliar y rehabilitar obras de agua potable, drenaje y saneamiento.
3. Realizar acciones de prevención y mantenimiento en fuentes de abas-

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Porcentaje de cobertura de los servicios de agua potable, alcantarillado y saneamiento	Comisión nacional del agua. Situación del subsector agua potable, drenaje y saneamiento estado de Puebla	90.8 (2019)	95.1 (2022)	95.1

tecimiento de agua, drenaje y saneamiento.

4. Monitorear las descargas de aguas residuales y agua tratada en el río Atoyac y sus afluencias.
5. Concientizar el aprovechamiento de los recursos naturales y recuperación del entorno ecológico.
6. Asesorar y capacitar a Organismos Operadores de agua potable, alcantarillado y saneamiento para el desempeño de sus funciones.

Programas y Proyectos

Responsable: Comisión Estatal de Agua y Saneamiento del Estado de Puebla

- Construcción de planta de tratamiento de aguas residuales (primera etapa) de los colectores y subcolectores de la cuenca del alto Atoyac

EJE 4

MOVILIDAD SOSTENIBLE

TEMÁTICA 1

MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Objetivo

Impulsar la movilidad y seguridad vial bajo esquemas de accesibilidad, incluyentes e intermodales que fomenten el desarrollo y bienestar social.

Estrategia 1

Mejorar la movilidad y seguridad vial propiciando condiciones de accesibilidad a las personas.

Líneas de acción

1. Promover condiciones de movilidad asequible, incluyente, seguras y sus-

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Porcentaje de ciudadanos que se trasladan a su lugar de trabajo en modos de movilidad no motorizados	Instituto Nacional de Geografía Estadística. Censo de Población y Vivienda 2020	44.10% (2020)	44.10% (2022)	44.10%

tentables con perspectiva de género y atención a personas en situación de vulnerabilidad.

2. Promover una cultura de seguridad vial a la sociedad y protección a personas en situación de vulnerabilidad.
3. Impulsar sistemas de movilidad intermodal e interconectada.
4. Realizar proyectos de movilidad y seguridad vial que prioricen la protección a los usuarios más vulnerables.
5. Promover la capacitación en materia de movilidad y seguridad vial dirigida a la sociedad.

TEMÁTICA 2

SERVICIO DE TRANSPORTE

Objetivo

Impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados que brinden una mejor calidad de vida en la población.

Estrategia 1

Mejorar la calidad del servicio de transporte mediante la modernización y supervisión de este, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Líneas de acción

1. Promover la mejora de la calidad del servicio de transporte público, mercantil y masivo.
2. Proporcionar acceso a sistemas de transporte asequibles que permitan el desarrollo económico y la disminución de desigualdades.
3. Consolidar un sistema de transporte seguro, sostenible con perspectiva de género y enfoque a personas en situación de vulnerabilidad.

4. Fomentar el uso del transporte público racionalizando el uso del automóvil particular.
5. Promover la capacitación en materia de transporte a operadores, concesionarios, permisionarios y en general a la sociedad.
6. Supervisar la operación y garantizar la calidad en la prestación del servicio de Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA).

Programas y Proyectos

Responsable: Secretaría de Movilidad y Transporte

- Operación y monitoreo para el servicio de transporte
Secretaría de Movilidad y Transporte
- Plataforma de Rutas de Transporte Público
Secretaría de Movilidad y Transporte
- Plataforma digital de grúas y corrales

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Porcentaje de personas que se trasladan a su lugar de trabajo en los servicios de transporte público y mercantil	Instituto Nacional de Geografía y Estadística. Censo de Población y Vivienda 2020	35.41% (2015)	35.41% (2021)	36.78
Porcentaje de satisfacción con el servicio de transporte público	Instituto Nacional de Geografía y Estadística. Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental	25.7% (2015)	27% (2022)	27%
Satisfacción de las personas usuarias del servicio de los sistemas de Infraestructura Carretera y Red Urbana de Transporte Articulado	Dirección de Análisis y Seguimiento Técnico y Dirección de Transporte Masivo de Carreteras de Cuota Puebla	71.30% (2022)	71.30% (2022)	71.72%
Satisfacción de las usuarias el servicio de autobús de tránsito rápido	Instituto Nacional de Geografía y Estadística. Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental	48.00% (2017)	77.50% (2021)	78.00%

TEMÁTICA 3

AUTOPISTAS DE CUOTA DE JURISDICCIÓN ESTATAL

Objetivo

Contar con mejores condiciones de traslado, mediante la construcción, modernización y trabajos de conservación que permitan garantizar el estado físico de las autopistas de cuota del estado.

Estrategia 1

Mejorar la calidad de las vías de comunicación para generar bienestar, desarrollo sostenible, social e incluyente en el estado.

Líneas de acción

1. Ampliar la infraestructura de las autopistas concesionadas para mejorar la conectividad y el acceso del estado.

Indicadores

Nombre del Indicador	Fuente	Línea base	Última medición	Meta 2024
Calificación del estado físico de las Carreteras de Cuota concesionadas en el estado	Dirección de Análisis y Seguimiento Técnico de Carreteras de Cuota Puebla	433.16 (2019)	438.89 (2022)	439.00

2. Vigilar que se encuentren en óptimas condiciones las autopistas concesionadas del estado para propiciar el intercambio de productos, bienes y servicios.
3. Vigilar el cumplimiento de la obligación de cada concesionaria para asegurar la calidad de la operación y mantenimiento de las autopistas.
4. Supervisar el aforo vehicular y siniestralidad de las autopistas concesionadas del estado, para asegurar la seguridad de los usuarios.

Programas y Proyectos

Responsable: Carreteras de Cuota Puebla.

- Segunda Etapa de la autopista Cuapixtla-Cuacnopalan

IV. INSTRUMENTACIÓN

El Programa Sectorial Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral para su implementación se vinculará con el Ciclo Presupuestario (véase el esquema 4.1).

Este documento representa un elemento fundamental en el proceso de asignación de recursos, por lo cual resulta fundamental la vinculación con la planeación estratégica y operativa. Así, en concordancia con la Modificación y Adecuación del PED 2019-2024, en este nivel de planeación se definen de manera clara los Programas y Proyectos que se ejecutarán en consonancia con la visión del Gobierno hacia el cierre de la Administración.

Asimismo, la instrumentación del Programa será promovida por el Subcomité Sectorial de Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral, el cual fue aprobado por la Asamblea Plenaria del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla a fin de promover la planeación, implementación, seguimiento y evaluación de los instrumentos de planeación.

Esquema 4.1
Etapas del Ciclo Presupuestario



Fuente: Modificación y adecuación del PED 2019-2024.



Para el Seguimiento, Control y Evaluación del Programa Sectorial Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral se cuenta con una serie de mecanismos o herramientas que permiten vigilar de manera constante las acciones implementadas en función de los objetivos determinados, para de esta forma mejorar el proceso de toma de decisiones.

- Sistema Integral de Administración Financiera
- Sistema Estatal de Evaluación
- Sistema de Evaluación del Desempeño
- Sistema ASPEC
- Presupuesto basado en Resultados
- Sistema de Información para el Seguimiento a la Planeación y Evaluación del Desarrollo
- Sistema de Monitoreo de Indicadores de Desempeño

Asimismo, a través de los Programas Presupuestarios, se realizará el seguimiento del cumplimiento de las estrategias y líneas de acción a través de la alineación hasta nivel actividad de las líneas de acción del Programa Derivado.

Finalmente, para los ejes y temáticas que así lo requieran, así como a los proyectos estratégicos que se derivan del Programa, se incorporarán actividades de seguimiento en los Planes de Trabajo de los Órganos Auxiliares del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla (COPLADEP).

VI.

REFERENCIAS DE CONSULTAS

DOCUMENTOS TÉCNICOS Y DE CONSULTA

- Consejo Nacional de Población (CONAPO), el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu). 2023. Metrópolis de México 2020. https://www.gob.mx/cms/uploads/sedatu/MM2020_19102023.pdf
- Comisión Nacional del Agua (CONAGUA). 2020. Actualización de la disponibilidad media anual de agua en el acuífero Valle de Puebla (2104), Estado de Puebla. https://sigagis.conagua.gob.mx/gas1/Edos_Acuiferos_18/puebla/DR_2104.pdf
- Consejo Estatal de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública. (2020). Diagnóstico de Seguridad Pública y Justicia en el Estado de Puebla. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/604452/DIAGNO_STICO_PUEBLA_2020.pdf.
- Consejo Estatal de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública. (2021). Diagnóstico de Seguridad Pública y Justicia en el Estado de Puebla. <https://cecsnsp.puebla.gob.mx/component/k2/diagnostico-de-seguridad-publica-y-justicia-en-el-estado-de-puebla-2021>.
- Consejo Estatal de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública. (2022). Diagnóstico de Seguridad Pública y Justicia en el Estado de Puebla. <https://cecsnsp.puebla.gob.mx/servicios/diagnostico-de-seguridad-y-justicia-del-estado-de-puebla-2022-version-publica>.

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. INEGI (2017-2021). Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental. Tabulados. <https://www.inegi.org.mx/programas/encig/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2023. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#tabulados>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2023. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2021/doc/encig2021_principales_resultados.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental, 2023. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2017/doc/encig2017_principales_resultados.pdf

SISTEMAS Y PLATAFORMAS DE INFORMACIÓN

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2021). Encuesta Nacional de Bienestar Autorreportado. (ENBIARE). <https://www.inegi.org.mx/programas/enbiare/2021/#tabulados>
- Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015. CONAPO, SEDATU, INEGI. <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>
- Vectoriales de Uso del Suelo y Vegetación Escala 1:250 000, Serie VII INEGI 2021. http://www.conabio.gob.mx/informacion/gis/?vns=gis_root/usv/inegi/usv250s7gw
- Secretaría de Economía. (2023). Data México. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/puebla-pu>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI. (2023). Sistema Automatizado de Información Censal (SAIC). <https://www.inegi.org.mx/app/saic/default.html>
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política Social. CONEVAL. (2023) Infopobreza. Visor geoespacial del Grado de Accesibilidad a Carretera Pavimentada. <https://sistemas.coneval.org.mx/InfoPobreza/Pages/wfrVisorGeoespacial.aspx>
- Sistema Nacional de Transparencia (2023). Plataforma Nacional de Transparencia. PNT. (2023). Consulta Pública. Fracción XXXIV-D del Artículo 77 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Puebla; sujeto obligado: Secretaría de Administración del Gobierno del Estado de Puebla. <https://consultapublicamx.plataformadetransparencia.org.mx/vut-web/faces/view/consultaPublica.xhtml#tarjetaInformativa>



Secretaría de
Planeación y Finanzas