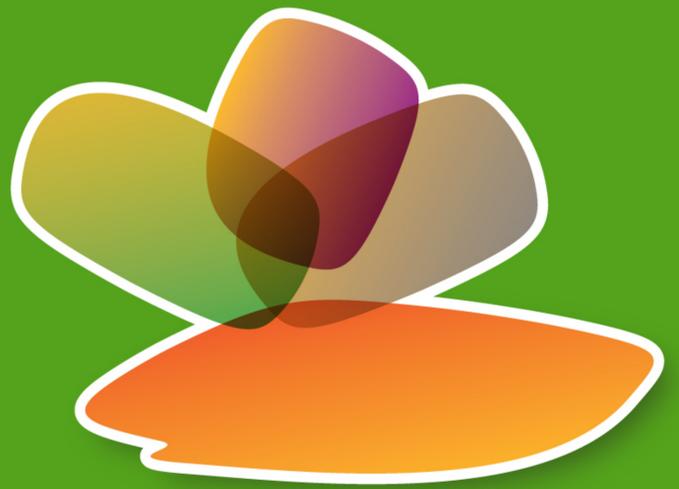




Gobierno de  
**Coahuila**



Programa Especial  
**TRANSPORTE**  
2011 • 2017  
Coahuila de Zaragoza





## **Presentación**

Uno de los elementos sustanciales considerados en el desarrollo económico de las ciudades en general es aquel que está relacionado con el suelo urbano y, de manera sobresaliente, con la calidad y suficiencia de su estructura de transporte. Garantizarla permite lograr una cohesión territorial, económica y social, porque integra y articula el territorio, lo hace accesible desde el exterior y permite a sus habitantes conectarse con el entorno, además de dotarlo de servicios fundamentales para la producción y para el mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de las personas.

La modernización de la red de transporte en sus diferentes modalidades representa la eliminación de congestionamientos y una mayor seguridad para los usuarios, al lograr una disminución importante en los costos de operación.

El sector transporte se compone de tres pilares: proveedores de servicios (concesionarios), marco jurídico y órgano regulador. Para garantizar un servicio moderno, eficiente y de calidad es necesario fomentar la modernización y adecuación a las prácticas internacionales de calidad. Desde el fortalecimiento y la tecnificación del órgano gubernamental estatal responsable de este sector, la transparencia y sustento técnico-financiero en la toma de decisiones y control de tarifas, hasta la participación de la sociedad civil en el Consejo Consultivo de Transporte, son requisitos indispensables para impulsar y consolidar la transformación en la materia.

La reforma jurídica y la adecuación del marco normativo, aunado a la fortaleza presupuestal, dotarán de certidumbre jurídica y legalidad a las decisiones en el sector.

Los dos elementos anteriores, así como un espíritu de colaboración y entendimiento, permitirán a los concesionarios proveedores del servicio hacer frente a los requerimientos de cobertura y calidad que los coahuilenses esperan.



Por último, el entorno descrito por el abaratamiento en las tecnologías de información, el acceso a los mercados internacionales de proveedores de bienes de capital y las tendencias mundiales hacia el control de emisiones y las estandarización de normas ambientales, permite esbozar los requerimientos básicos de un sistema integral de transporte urbano de pasajeros, dentro de un contexto de convivencia e interconectividad con medios alternos de transporte de menor impacto ambiental.

Vayamos pues, con paso firme y decidido hacia la construcción de un nuevo sistema integral de movilidad para el Estado de Coahuila de Zaragoza.

**Rubén I. Moreira Valdez**

Gobernador Constitucional del Estado de Coahuila de Zaragoza

## **I. Introducción**

Las sociedades modernas enfrentan retos propios de su tiempo. La interconexión de las economías, la búsqueda de cadenas de valor, las economías a escala y la descentralización de los servicios deben acompañarse de un sistema de transporte eficiente. Cada día, las fuerzas productivas dentro de un contexto global se movilizan.

Los intercambios comerciales, de asombrosa complejidad, demandan infraestructura, servicios y arreglos institucionales de clase mundial.

En todo momento, están en movimiento los elementos económicos, sociales e institucionales que hacen de la entidad una fuerza productiva de primer nivel.

La entidad cuenta con una situación geográfica excepcional en el contexto del comercio internacional. Cada ciudad y región cuenta con vocación propia, es entonces que la función rectora del Gobierno Estatal adquiere su real magnitud, al ordenar, armonizar y dirigir al sector encargado de prestar el servicio de transporte en sus diferentes modalidades.

## II. Diagnóstico

En un contexto amplio, ha de analizarse el sector transporte como un mercado en sí mismo. En este sentido, dentro de una particular estructura económica – jurídica, tanto de asignación de derechos de propiedad (concesiones) como bajo la tutela de organismos de gobierno de los tres niveles, concurren oferentes y demandantes, tanto públicos como privados. En ocasiones, sujetos a competencia tanto de distintos proveedores como de bienes sustitutos. En otras, en situaciones monopólicas.

Para modelar la demanda de transporte privado, tanto de los usuarios actuales del sistema de transporte público como la demanda potencial, es necesario describir cuántos hogares tienen acceso a un vehículo automotor privado. En el cuadro 1 se desglosa, para los municipios que conforman el Estado de Coahuila, el número de viviendas que disponen de automóvil o camioneta. Al compararlo con el número de viviendas particulares habitadas, puede entonces calcularse la densidad de cobertura del transporte privado. El panorama que entonces se describe muestra, por un lado, que el enfoque de las políticas públicas en materia de transporte debe tener un carácter eminentemente regional e incluso local, pues la densidad y profundidad del mercado no es homogénea en el estado.

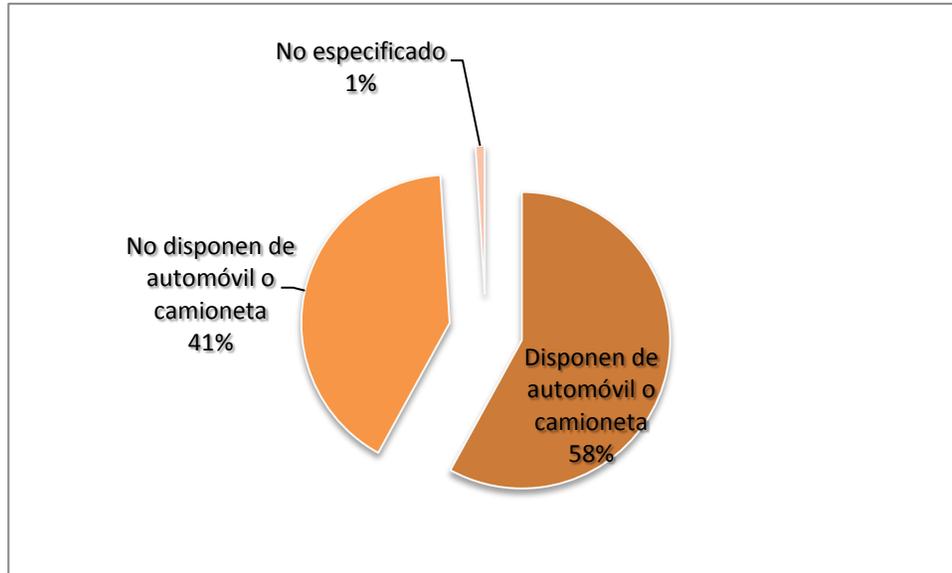
Por otro lado, permite dimensionar el tamaño de la demanda actual de transporte público, puesto que 41% de los hogares coahuilenses no cuentan con vehículos automotores propios (figura 1). Esta cifra cobra magnitud al considerar, por ejemplo, la proporción de las asignaciones presupuestales estatales en materia de transporte público, frente a aquellas que financian obras para el transporte particular. Tiene sentido entonces proponer, para magnificar el impacto en bienestar social del ejercicio del gasto presupuestal, ponderar la asignación de partidas para transporte público en al menos 41% del capital disponible para inversión en soluciones viales. Visto de otra manera, puede cuantificarse el déficit acumulado de inversión en transporte público en todos los años en que no ha sido alcanzada esta proporción.

CUADRO 1. ACCESO AL TRANSPORTE PRIVADO EN LA ENTIDAD.

Nombre del municipio o delegación	Viviendas particulares habitadas que disponen de automóvil o camioneta	Total de viviendas particulares habitadas	Densidad
Abasolo	214	362	59%
Acuña	20392	36749	55%
Allende	4412	6322	70%
Arteaga	3077	5901	52%
Candela	287	529	54%
Castaños	4213	6856	61%
Cuatro Ciénegas	1975	3605	55%
Escobedo	490	810	60%
Francisco I. Madero	6461	13976	46%
Frontera	11402	19466	59%
General Cepeda	1256	3102	40%
Guerrero	385	619	62%
Hidalgo	290	500	58%
Jiménez	1644	2666	62%
Juárez	316	448	71%
Lamadrid	274	549	50%
Matamoros	11561	26128	44%
Monclova	39195	58919	67%
Morelos	1628	2239	73%
Múzquiz	10660	17884	60%
Nadadores	1081	1778	61%
Nava	4932	7163	69%
Ocampo	1784	2809	64%
Parras	5496	11869	46%
Piedras Negras	25929	41040	63%
Progreso	556	967	57%
Ramos Arizpe	11287	20293	56%
Sabinas	10811	17071	63%
Sacramento	343	639	54%
Saltillo	113945	187764	61%
San Buenaventura	4022	6224	65%
San Juan de Sabinas	7655	11926	64%
San Pedro	10540	25313	42%
Sierra Mojada	1201	1627	74%
Torreón	92794	172680	54%
Viesca	1921	5269	36%
Villa Unión	1204	1788	67%
Zaragoza	2507	3608	69%

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010. INEGI.

FIGURA 1. PARTICIPACIÓN DE MERCADO. DEMANDA POTENCIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO.



Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010. INEGI.

En el estado actual del mercado de transporte público, el nivel de demanda se determina principalmente de manera exógena. Por el contrario, y por diseño jurídico, el nivel y calidad de la oferta son netamente productos de la estructura económica del sector y del actuar gubernamental. Al controlar el gobierno, en sus diferentes niveles, el número de concesiones, los impuestos asociados a las mismas y en algunos casos, al fijar las tarifas aplicables, se determina el nivel, cobertura y calidad de la oferta de transporte público disponible. En su conjunto, las deficiencias en la oferta disponible de transporte público son producto de las deficiencias en la estructura normativa del sector.

El cuadro 2 desglosa, por municipio, la composición del parque vehicular registrado. Una vez más, pueden observarse grandes disparidades regionales, así como una insuficiente cobertura del transporte público. Lo anterior, en términos sociales, se traduce en una ineficaz asignación de capital social, puesto que la sobreinversión en vehículos privados no permite aprovechar las economías de escala provenientes del uso del transporte público.

CUADRO 2. COMPOSICIÓN DEL PARQUE VEHICULAR REGISTRADO EN COAHUILA.

Municipio	Automóviles			Camiones de pasajeros			Particular	
	Total	Oficial	Público	Particular	Total	Oficial		Público
<b>Estado</b>	<b>434 675</b>	<b>406</b>	<b>8 227</b>	<b>426 042</b>	<b>56 354</b>	<b>9</b>	<b>5 261</b>	<b>51 084</b>
Abasolo	126	1	0	125	4	0	0	4
Acuña a/	17 118	0	422	16 696	1 522	0	539	983
Allende a/	3 006	0	35	2 971	275	0	4	271
Arteaga	1 744	0	43	1 701	452	0	44	408
Candela	87	1	0	86	0	0	0	0
Castaños	2 375	1	25	2 349	262	0	74	188
Cuatro Ciénegas	974	0	13	961	148	0	22	126
Escobedo	132	0	0	132	20	0	1	19
Francisco I. Madero	4 554	0	103	4 451	1 496	0	12	1 484
Frontera	10 583	0	100	10 483	802	0	216	586
General Cepeda	357	0	0	357	106	0	0	106
Guerrero a/	190	0	0	190	32	0	0	32
Hidalgo a/	40	0	0	40	1	0	0	1
Jiménez a/	501	0	0	501	53	0	0	53
Juárez	125	0	0	125	7	0	0	7
Lamadrid	217	0	0	217	29	2	0	27
Matamoros	9 921	2	117	9 802	530	0	100	430
Monclova	42 588	22	603	41 963	2 655	0	922	1 733
Morelos	867	0	5	862	76	1	6	69
Múzquiz	8 458	0	104	8 354	448	0	43	405
Nadadores	758	2	4	752	51	0	11	40
Nava a/	3 164	0	25	3 139	563	0	20	543
Ocampo	125	0	0	125	77	0	0	77
Parras	4 845	0	65	4 780	1 199	0	38	1 161
Piedras Negras a/	38 690	0	557	38 133	385	0	200	185
Progreso	255	0	0	255	13	0	0	13
Ramos Arizpe a/	11 828	21	311	11 496	3 613	4	119	3 490
Sabinas	9 375	2	50	9 323	381	0	69	312
Sacramento	227	3	0	224	9	0	0	9
Saltillo	127 584	255	3 293	124 036	34 849	2	1 727	33 120
San Buenaventura	3 290	0	38	3 252	252	0	53	199
San Juan de Sabinas	7 933	2	47	7 884	421	0	6	415
San Pedro	6 703	3	51	6 649	471	0	27	444
Sierra Mojada	43	0	0	43	58	0	0	58
Torreón	113 485	91	2 214	111 180	4 573	0	1 002	3 571
Viesca	1 049	0	0	1 049	46	0	0	46
Villa Unión	384	0	0	384	94	0	0	94
Zaragoza a/	974	0	2	972	381	0	6	375

Continúa....

CUADRO 2. COMPOSICIÓN DEL PARQUE VEHICULAR REGISTRADO EN COAHUILA.

Municipio	Camiones y camionetas para carga				Motocicletas			Particular
	Total	Oficial	Público	Particular	Total	Oficial	De alquiler	
<b>Estado</b>	<b>212 488</b>	<b>942</b>	<b>2 921</b>	<b>208 625</b>	<b>3 604</b>	<b>269</b>	<b>0</b>	<b>3 335</b>
Abasolo	166	1	0	165	0	0	0	0
Acuña a/	7 915	0	444	7 471	62	0	0	62
Allende a/	2 531	0	16	2 515	0	0	0	0
Arteaga	3 131	8	22	3 101	5	0	0	5
Candela	257	0	0	257	0	0	0	0
Castaños	2 688	4	20	2 664	18	0	0	18
Cuatro Ciénegas	1 548	0	10	1 538	7	0	0	7
Escobedo	350	0	1	349	0	0	0	0
Francisco I. Madero	3 934	2	27	3 905	10	0	0	10
Frontera	5 195	28	104	5 063	26	0	0	26
General Cepeda	965	4	0	961	0	0	0	0
Guerrero a/	179	0	0	179	0	0	0	0
Hidalgo a/	108	0	0	108	0	0	0	0
Jiménez a/	1 090	0	1	1 089	0	0	0	0
Juárez	341	0	1	340	0	0	0	0
Lamadrid	177	0	0	177	1	0	0	1
Matamoros	7 813	33	81	7 699	17	0	0	17
Monclova	20 359	89	67	20 203	244	0	0	244
Morelos	1 070	0	6	1 064	1	0	0	1
Múzquiz	7 304	21	206	7 077	24	0	0	24
Nadadores	522	2	0	520	0	0	0	0
Nava a/	2 257	0	5	2 252	4	0	0	4
Ocampo	519	0	2	517	1	0	0	1
Parras	3 696	24	24	3 648	44	4	0	40
Piedras Negras a/	9 865	0	137	9 728	244	2	0	242
Progreso	402	0	1	401	0	0	0	0
Ramos Arizpe a/	6 626	41	39	6 546	68	0	0	68
Sabinas	7 531	3	151	7 377	36	1	0	35
Sacramento	195	4	0	191	0	0	0	0
Saltillo	61 987	581	541	60 865	1 443	256	0	1 187
San Buenaventura	2 377	0	4	2 373	3	0	0	3
San Juan de Sabinas	5 285	0	61	5 224	57	0	0	57
San Pedro	6 440	23	63	6 354	68	0	0	68
Sierra Mojada	359	0	0	359	0	0	0	0
Torreón	33 642	66	866	32 710	1 220	6	0	1 214
Viesca	1 576	8	9	1 559	0	0	0	0
Villa Unión	809	0	6	803	0	0	0	0
Zaragoza a/	1 279	0	6	1 273	1	0	0	1

a/ Incluye vehículos fronterizos.

Fuente: Anuario Estadístico Coahuila de Zaragoza 2011. INEGI.

La CONAPO señala que las zonas metropolitanas (ZM) son los elementos de mayor jerarquía del sistema urbano de México, en ellas se generan 75% del producto interno bruto del país y tienen el potencial de incidir favorablemente en el desarrollo económico y social de sus regiones. En Coahuila contamos con cuatro ZM donde habita 75.1% de la población total (cuadro 3).

CUADRO 3. POBLACIÓN EN ZONAS METROPOLITANAS DE COAHUILA.

	<b>Población 2010</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Coahuila</b>	2'748,391	100
<b>La Laguna (Matamoros-Torreón)</b>	746,813	27.1
<b>Saltillo (Arteaga-Ramos Arizpe-Saltillo)</b>	823,098	29.9
<b>Monclova-Frontera (Castaños-Frontera-Monclova)</b>	317,314	11.5
<b>Piedras Negras (Nava-Piedras Negras)</b>	180,701	6.6

Para facilitar y conducir el proceso de conurbación, es indispensable contar con un sistema de transporte eficiente. Del mismo modo, la colaboración de cada uno de los municipios que integran estas ZM, bajo la conducción de lineamientos de carácter estatal, permitirá homologar criterios y establecer estándares transversales (cuadro 4).

La conurbación física debe ir acompañada por la integración funcional y de planeación y política urbana. De manera similar a la fusión de compañías en el sector empresarial, el sector gubernamental debe prepararse para colaborar estrechamente con sus contrapartes en las ZM, creando sinergias y evitando la duplicidad de funciones y competencias.

De acuerdo con el INEGI, en el 2010 había 3,825 localidades en la entidad, de las cuales cinco de ellas son mayores de 100,000 habitantes, siendo éstas Ciudad Acuña, Monclova, Piedras Negras, Saltillo y Torreón.

CUADRO 4. ZONAS METROPOLITANAS: MUNICIPIOS CENTRALES Y CRITERIOS DE INCORPORACIÓN POR MUNICIPIO.

Zona Metropolitana	Municipio	Municipio central	Criterios			
			Conurbación física	Distancia, integ. Funcional, carácter urbano	Tamaño de la población	Planeación y política urbana
1	Nava	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	Piedras Negras					
2	Arteaga	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	Ramos Arizpe					
	Saltillo					
3	Matamoros	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	Torreón					
4	Castaños	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	Frontera					
	Monclova					

Fuente: Consejo Nacional de Población.

En el decenio pasado, la ZM de Saltillo fue la que presentó el mayor crecimiento poblacional (2.76). Por el contrario, la ZM de Monclova-Frontera presentó la tasa de crecimiento promedio anual (TCPA) más baja con 1.12 durante el periodo 2000-2010.

Durante el segundo lustro de la década pasada, la ZM de Piedras Negras presentó la TCPA más baja con 1.35 (cuadro 5).

El estado actual del servicio de transporte público de pasajeros es consecuencia de una estructura económico-regulatoria ineficaz. La incapacidad para hacer cumplir la normatividad vigente y el acuerdo político ajeno a criterios técnicos, se traducen en un sistema de transporte urbano de pasajeros costoso, ineficiente, obsoleto y altamente contaminante.

CUADRO 5. TASA DE CRECIMIENTO DE LAS ZONAS METROPOLITANAS DE COAHUILA.

Zona Metropolitana	Población			Tasa de Crecimiento Promedio Anual (TCPA)		
	2000	2005	2010	2000-2005	2000-2010	2005-2010
La Laguna (Matamoros-Torreón)	621,541	677,184	746,813	1.74	1.84	1.96
Saltillo (Arteaga-Ramos Arizpe-Saltillo)	637,273	725,259	823,098	2.31	2.51	2.76
Monclova-Frontera (Castaños-Frontera-Monclova)	282,853	294,191	317,314	0.70	1.12	1.64
Piedras Negras (Nava-Piedras Negras)	151,149	169,771	180,701	2.07	1.74	1.35

El mercado del transporte y las relaciones socioeconómicas que se derivan de él son el resultado de la interacción de un arreglo institucional y un sistema de incentivos ajenos a la eficiencia económica. El trazo de rutas y la marginal interconexión entre ellas generan altos costos sociales de traslado. El sistema tarifario es alto en comparación con otros estados del país, no obstante el parque vehicular es obsoleto en términos de calidad de servicio, eficiencia energética y estándares de emisiones.

La estructura económica, la burocracia regulatoria y el sistema de incentivos políticos que rodean al transporte urbano en la entidad tienen tres ejes fundamentales:

1. **Descentralización de facultades normativas y medios de control:** hacia principios de los años 70, el Estado decidió delegar la facultad de normar el transporte urbano a los municipios. Las disparidades presupuestales, técnicas y sociales de cada municipio condujo a arreglos de mercado (tarifas, rutas, parque vehicular, etc.) sumamente diferentes. Al presentarse la conurbación en zonas

metropolitanas, el marco regulatorio actual carece de los instrumentos idóneos para homologar y consolidar el transporte intra-municipal. La debilidad institucional municipal favorece la expedición de concesiones sin criterios técnicos y la falta de control normativo de los lineamientos mínimos de calidad de servicio.

2. **Sistema de concesiones:** El transporte público, como todo bien público, está sujeto a ineficiencias de mercado, pues las externalidades no pueden ser capturadas por el productor privado. Lo anterior ocasionan una cantidad social sub-óptima de producto. Del mismo modo, la falta de racionalidad económica del agregado de productores, ocasiona canibalismo de mercado, sobre explotación de algunos corredores centrales y falta de servicio en ciertas zonas y horarios. Esta situación es un ejemplo claro de la llamada *tragedia de los comunes*.
  
3. **Tarifas fijas:** la fijación central de precios no permite al mercado actuar para promover la eficiencia del sistema. El incentivo para aumentar las utilidades actúa sobre la subinversión en las unidades, puesto que los transportistas, al estar pulverizados, son precio-aceptantes de costos operativos (combustible, salarios, refacciones). La facultad institucional de fijación de tarifas, y la ausencia de criterios técnicos para la determinación de las mismas, inducen al arreglo político. En el mercado secundario, el valor de las concesiones es netamente superior al fijado por la ley de ingresos, lo cual es un indicador de la renta económica (ineficiencia social) del sistema.

### III. Propósito

El propósito de este programa consiste en garantizar un servicio moderno, eficiente y de calidad adecuado a las prácticas internacionales de calidad. Impulsar y consolidar la transformación del sector, mediante el fortalecimiento y la tecnificación del órgano regulatorio, la transparencia y sustento técnico-financiero en la toma de decisiones y control de tarifas, conjuntamente con la participación de la sociedad civil en el Consejo Consultivo de Transporte.



## IV. Objetivos

- Dotar a cada zona metropolitana de un sistema integral de transporte y movilidad
- Elevar los estándares de seguridad, calidad y eficiencia económica del transporte escolar
- Garantizar la aplicación de la ley vigente en materia de transporte
- Tecnicar el proceso y los criterios de la toma de decisiones en materia de transporte
- Proponer la adecuación de la normatividad vigente en la materia para hacer frente a las nuevas realidades de cuidado ambiental, conurbación, justicia social y desarrollo urbano



## **V. Estrategia**

En materia de transporte, cumple el Gobierno con una función social de mayor trascendencia: organizar a una amplia gama de prestadores de servicios dentro de un marco de legalidad, seguridad y respeto al ambiente.

El sistema de registro administrativo de los principales actores del sector permite conocer puntualmente las condiciones del parque vehicular, para garantizar el cumplimiento de las normas ambientales y de seguridad. Asimismo, el proceso continuo de supervisión de los conductores, mediante los controles previstos en la legislación estatal, coadyuva en la consecución de este objetivo. En este tenor se inscriben los trámites de revisión mecánica, emplacamiento, refrendo, expedición de licencias de conducir y tarjetones de conductores del servicio público.

La correcta y puntual aplicación de las sanciones previstas en la ley permite a su vez construir y consolidar una cultura de seguridad vial, pilar fundamental de una sociedad ordenada.

Mirando hacia el futuro, han de sentarse las bases de un profundo proceso de transformación del sector. Es el compromiso de este Gobierno ejercer un liderazgo para lograr la modernización del transporte público de pasajeros, concebido éste como piedra angular de un sistema integral de movilidad urbana. Con el concurso de los diferentes órdenes de gobierno, sindicatos, concesionarios, así como contando con la valiosa participación de consultores y líderes empresariales de probada experiencia, se caminará con decisión en la consecución de este objetivo.

## **VI. Ejes estratégicos y líneas de acción**

- A. Fortalecimiento institucional
- B. Tecnificación de la toma de decisiones
- C. Vinculación con la sociedad civil
- D. Una nueva cultura de movilidad sustentable

### **A. Fortalecimiento institucional**

- Modernizar administrativamente la Subsecretaría de Comunicaciones y Transportes de la SEGU en sus diferentes direcciones y delegaciones, con la finalidad de dotarla con la capacidad técnica, tecnológica y operativa para cumplir con las encomiendas de la ley; prestando así un servicio eficiente y de calidad a los ciudadanos
- Realizar una coordinación interinstitucionalmente con los diferentes municipios, para mejorar los procesos, compartir información y establecer criterios de control y normatividad homologados. La mayoría de los procesos administrativos, fiscales y de control son compartidos por el orden estatal y municipal, razón por la cual una dinámica de cooperación y coordinación es indispensable
- Elaborar un Programa de Modernización para la Expedición de Licencias de Conducir. La licencia de conducir es uno de los medios de identificación más actualizado, puesto que su vigencia promedio es de dos años. Este documento incorpora la firma, huella dactilar y fotografía del ciudadano, así como tipo sanguíneo y disposición para donar órganos. Los avances tecnológicos en el proceso de expedición de licencias y en el manejo de bases de datos hacen plausible extender la red de cobertura de los módulos de expedición de licencia, facilitando al ciudadano la realización de dicho trámite

- Crear y capitalizar el Fideicomiso para la Modernización del Transporte del Estado de Coahuila. El consenso sobre la necesidad de modernizar el transporte público urbano sólo podrá traducirse en hechos, si existe la estructura financiera capaz de fondear y administrar con transparencia las importantes inversiones en la materia
- Establecer el área de normatividad ambiental para la reducción del impacto ecológico del sistema de transporte público, dotándola de mecanismos para la verificación y operación. Con tecnología precisa y especializada, y dentro de una normatividad clara en cuanto a los límites de emisiones de gases y partículas específicos, puede fijarse de manera creíble un calendario para la paulatina reducción de los niveles de contaminación ocasionada por los vehículos automotores
- Implementar la unidad de medicina preventiva para la realización de exámenes médicos a todos los choferes que presten servicio al transporte público. Para que la normatividad pueda cumplirse, la autoridad debe contar con la capacidad presupuestaria para cubrir las erogaciones propias de su encargo. Luego entonces es fundamental fortalecer y profesionalizar la unidad de Medicina Preventiva en el transporte
- Desarrollar e implementar un Programa de Capacitación y Certificación de Prestadores del Servicio Público de Transporte. La certificación de competencias bajo la rectoría del estado ha de ser un requisito indispensable para la operación de vehículos que presten el servicio de transporte. De esta manera será posible transformar la cultura de los prestadores de servicio, orientándola hacia la calidad y la seguridad vial
- Establecer bases de comandos para el control operativo al transporte público mediante la instalación de señales satelitales y equipo de punta. La autoridad en

cuanto tal será en tanto pueda vigilar la observancia de la norma. El abaratamiento y la difusión de las herramientas tecnológicas permiten sea viable este objetivo

- Elaborar un programa de reingeniería de procesos y recursos asignados al área de inspección y vigilancia. Para abatir los índices de corrupción, así como garantizar la prontitud y profesionalidad en el servicio, deben ser replanteados los procedimientos de inspección y vigilancia, introduciéndose metas claras y medibles de calidad en el servicio
- Diseñar e implementar un Programa de Mantenimiento, Conservación, Señalización y Vigilancia de las Carreteras Estatales. Las carreteras al resguardo del Estado conectan a las poblaciones más alejadas de los centros urbanos. Es por eso que reviste de fundamental importancia mantener la infraestructura de los caminos y la seguridad en los mismos. De este modo se cumplirá con el compromiso de justicia social de este gobierno
- Diseñar e implementar un Programa Estatal de Inversión en Infraestructura, Rehabilitación de Parabuses Intermunicipales y Rurales. Las enormes inversiones en infraestructura orientada para satisfacer la demanda de servicios de los automovilistas en otros gobiernos, debe tener como contraparte la inversión en infraestructura y mobiliario urbano digno para los usuarios del transporte público, ciudadanos en condición de mayor vulnerabilidad
- Gestionar la construcción de la terminal de autobuses en General Cepeda

## **B. Tecnificación de la toma de decisiones**

Para la correcta y oportuna toma de decisiones, es indispensable contar con los estudios de movilidad correspondientes. La complejidad de las ZM y el grado de desarrollo de las economías de las diferentes ciudades de la entidad, no permite lugar a la improvisación, al arreglo y al privilegio del corto plazo. Por lo que se requiere:

- Realizar un estudio de transporte y movilidad urbana en la región centro
- Realizar un estudio de transporte y movilidad urbana en la región norte
- Llevar a cabo un estudio de transporte y movilidad urbana en la región sureste con rutas intermunicipales, coordinado con el avance del plan Saltibús
- Realizar el estudio de transporte y movilidad urbana en el región laguna
- Elaborar los lineamientos estatales de transporte a fin de garantizar la accesibilidad para las personas con requerimientos especiales
- Establecer explícitamente en la ley los procedimientos y criterios técnicos para la determinación de tarifas, expedición de concesiones, trazo y cambio de rutas, entre otros. La facultad rectora del Estado debe acompañarse de un sustento de racionalidad económica, transparencia y responsabilidad social en la toma de decisiones
- Impulsar el proyecto del Metrobús en Piedras Negras y Torreón

- Impulsar un servicio de transporte intermunicipal moderno, limpio y eficiente en Arteaga, Frontera, Monclova, Ramos Arizpe, Saltillo, San Buenaventura y San Pedro

### **C. Vinculación con la sociedad civil**

- Integrar el Consejo Estatal del Transporte. El órgano colegiado previsto en la ley otorgará pluralidad y legitimidad en la implementación de las políticas públicas en la materia
- Implementar un sistema integral de información y comunicación ciudadana, (portal de Internet y línea de atención telefónica, con información de mapas de rutas, módulos de licencias, requisitos y quejas y sugerencias). El sistema de transporte público es intrínsecamente un servicio al público, luego entonces debe contar con los canales de comunicación y retroalimentación pararon los usuarios del mismo
- Transparencia en la toma de decisiones, tanto en la fijación de tarifas como en el procedimiento de licitación para otorgar permisos y concesiones

### **D. Una nueva cultura de movilidad sustentable**

- Operar un programa estatal interinstitucional de manejo responsable y uso del cinturón de seguridad, involucrando a los tres órdenes de gobierno, potencializado transversalmente con la incorporación de la sociedad. Para reducir los índices de mortalidad en accidentes, y como parte toral de la vida en comunidad de nuestras sociedades, una nueva forma de convivencia vial ha de construirse a partir de una cultura del manejo responsable

- Establecer un plan de cultura vial para niños de educación básica. Los futuros ciudadanos han de formarse, desde pequeños, en los valores de la convivencia y el respeto. La cultura vial debe formar parte de esta mecánica
- Promover medios alternos de transporte. Las ciudades han de concebirse a sí mismas como espacios habitables de escala humana. Las formas alternativas de transporte permiten una concepción del espacio distinta, al tiempo en que coadyuvan a proteger el medio ambiente
- Implementar el Programa Estatal *Un día sin auto*, con la finalidad de dar a conocer a los ciudadanos el uso del transporte público, la bicicleta y el desplazamiento peatonal para trayectos cortos

## VII. Catálogo de indicadores de evaluación

Contar con indicadores de desempeño permite a la administración pública moderna dar seguimiento del impacto de las políticas públicas. Para medir el avance de este programa, se proponen los siguientes indicadores:

<b>Tema</b>	<b>Indicador</b>	<b>Definición</b>	<b>Medición</b>
<b>Transporte</b>	<b>1. Densidad de transporte público</b>	Cantidad transporte colectivo de pasajeros y de carga por cada mil habitantes,	Es el resultado de dividir el total de vehículos públicos para pasajeros y de carga entre el total de la población en el año $t$ , multiplicado por 1000.
	<b>2. Densidad de transporte público de pasajeros</b>	Cantidad transporte colectivo de pasajeros por cada 1000 habitantes.	Es el resultado de dividir el total de vehículos públicos para pasajeros entre el total de la población en el año $t$ , multiplicado por 1000.
	<b>3. Capacitación y certificación de prestadores de servicio público de transporte</b>	Cantidad de programas y talleres de capacitación a operadores del transporte público.	Número de programas y talleres.
	<b>4. Operadores del servicio público capacitados y certificados</b>	Operadores del servicio de transporte público capacitados y certificados en el periodo 2011-2017.	Cantidad de operadores que recibieron talleres de capacitación y recibieron certificación en el periodo 2011-2017.
	<b>5. Transporte y Movilidad urbana</b>	Estudios realizados para mejorar la movilidad urbana y el transporte en la entidad.	Cantidad de estudios realizados en el periodo 2011-2017, por región y municipio.

<b>Tema</b>	<b>Indicador</b>	<b>Definición</b>	<b>Medición</b>
<b>Transporte</b>	<b>6. Mejoramiento de la movilidad urbana y el transporte</b>	Beneficiarios de los estudios de movilidad urbana y transporte aplicados en la entidad.	Suma de la población beneficiada por la aplicación de estudios para mejorar la movilidad urbana y el transporte, durante el periodo 2011-2017.
	<b>7. Usuarios del transporte público</b>	Porcentaje de habitantes que utilizan el transporte público de pasajeros.	Cantidad de habitantes que utilizan en transporte de pasajeros entre el total poblacional, multiplicado por 100.
	<b>8. Tarifa del transporte público</b>	Porcentaje del costo de la tarifa del transporte público respecto al salario mínimo.	Resulta en dividir la tarifa del transporte público entre el salario mínimo, multiplicada por 100.
	<b>9. Tasa de afiliación al IMSS de conductores</b>	Crecimiento o decremento de operadores afiliados al IMSS.	Resulta de determinar la cantidad de operadores afiliados en el año $t+1$ menos la cantidad de operadores afiliados en el año $t$ entre la cantidad de operadores afiliados en el año $t$ , multiplicada por 100.
<b>Fortalecimiento Institucional</b>	<b>10. Programas de modernización para el desempeño</b>	Programas de modernización implementados en el periodo 2011-2017.	Número de programas implementados para mejorar el desempeño y atención a la ciudadanía.
<b>Vinculación con la Sociedad Civil</b>	<b>11. Operación del Consejo Estatal del Transporte</b>	Instalación y operación del Consejo Estatal del Transporte.	Instalación del Consejo Estatal del Transporte y reuniones anuales de trabajo.

<b>Tema</b>	<b>Indicador</b>	<b>Definición</b>	<b>Medición</b>
<b>Vinculación con la Sociedad Civil</b>	<b>12. Número de acciones y acuerdos del Consejo Estatal del Transporte</b>	Acciones y acuerdos para la modernización y desarrollo del sector.	Cantidad de acciones y acuerdos en el periodo 2011-2017.
<b>Cultura Vial</b>	<b>13. Programas de cultura vial</b>	Desarrollo e implementación de programas de cultura vial en el periodo 2011-2017.	Número de programas de cultura vial y beneficiarios de los mismos durante el periodo 2011-2017.



[www.coahuila.gob.mx](http://www.coahuila.gob.mx)

Año 2012