

Gobierno  
del Estado

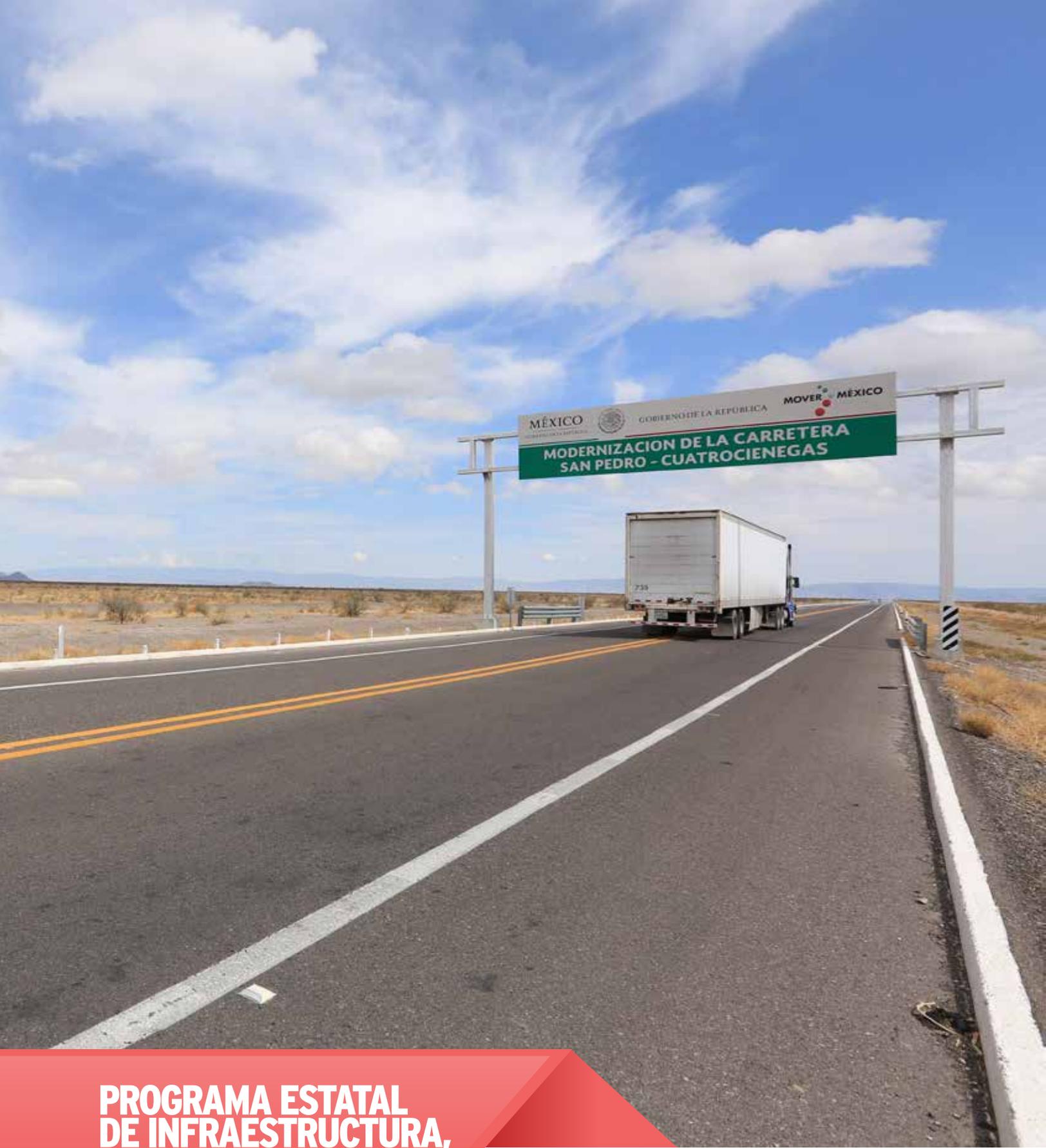


Coahuila  
de Zaragoza

2 0 1 7 - 2 0 2 3

**PROGRAMA ESTATAL  
DE INFRAESTRUCTURA,  
DESARROLLO URBANO  
Y TRANSPORTE**

¡Fuerte,  
Coahuila **es!**



**PROGRAMA ESTATAL  
DE INFRAESTRUCTURA,  
DESARROLLO URBANO  
Y TRANSPORTE**

**¡Fuerte,  
Coahuila ) es!**

**Gobierno  
del Estado**



**Coahuila**  
de Zaragoza

# PROGRAMA ESTATAL DE INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE

2 0 1 7 - 2 0 2 3

**Gobierno  
del Estado**



**Coahuila  
de Zaragoza**

© Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza

La Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad  
y la Jefatura de la Oficina del Ejecutivo coordinaron la integración,  
diseño e impresión de este documento.

Saltillo, Coahuila de Zaragoza, México  
Septiembre de 2018

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

# MIGUEL ÁNGEL RIQUELME SOLÍS

GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO  
DE COAHUILA DE ZARAGOZA

GERARDO ALBERTO BERLANGA GOTÉS

SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD



# CONTENIDO



➤	<b>1. DIAGNÓSTICO</b>	PÁG 15
➤	<b>2. VISIÓN Y MISIÓN</b>	PÁG 31
➤	<b>3. OBJETIVO GENERAL, OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN</b>	PÁG 35
	<b>3.1</b> • Infraestructura carretera	
	<b>3.2</b> • Desarrollo en infraestructura carretera	
	<b>3.3</b> • Red de caminos	
	<b>3.4</b> • Infraestructura carretera federal	
	<b>3.5</b> • Infraestructura de obra pública	
	<b>3.6</b> • Infraestructura afectada por desastre	
	<b>3.7</b> • Planeación urbana	
	<b>3.8</b> • Sistema estatal de información de desarrollo urbano	
	<b>3.9</b> • Marco jurídico	
	<b>3.10</b> • Simplificación administrativa	
	<b>3.11</b> • Zonas metropolitanas y ordenamiento territorial	
	<b>3.12</b> • Capacitación	
	<b>3.13</b> • Participación ciudadana	
	<b>3.14</b> • Imagen urbana y centros históricos	
	<b>3.15</b> • Aprovechamiento energético	
	<b>3.16</b> • Modernización de aeropuertos	
	<b>3.17</b> • Modernización de aeródromo	
	<b>3.18</b> • Modernización de aeropuertos	
	<b>3.19</b> • Transporte	
	<b>3.20</b> • Emisión de licencias de conducir	
	<b>3.21</b> • Registro Público de Transporte	
	<b>3.22</b> • Cultura vial	
	<b>3.23</b> • Profesionalización del personal	
	<b>3.24</b> • Consejo de transporte y movilidad	
➤	<b>4. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN</b>	PÁG 51
	<b>4.1</b> • Indicadores	



# PRESENTACIÓN



Una estrategia para el desarrollo sustentable es consolidar la economía, fortalecer la infraestructura, el desarrollo urbano y transporte, y con esto, mejorar el nivel de bienestar de las familias coahuilenses.

El Programa Estatal de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Transporte 2017-2023 será uno de los instrumentos que nos permitirá consolidar un estado productivo, competitivo, incluyente y sustentable, que facilite la movilidad y eleve la calidad de vida de sus habitantes. Constituye, a la vez, una herramienta fundamental bajo la cual se articularán proyectos que a través de obras y acciones puedan brindar accesibilidad, seguridad y sustentabilidad, así como otorgar oportunidades de desarrollo a la población. También responde a las demandas y anhelos de la sociedad, expresadas en las consultas públicas para la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo 2017-2023, documento rector de este programa.

Desarrollamos un diagnóstico sobre la situación del estado; establecimos la visión y misión que marcan nuestro rumbo; definimos el objetivo general, los objetivos específicos y las líneas de acción que llevaremos a cabo para lograr hacer de Coahuila el mejor estado. También precisamos los indicadores que permitirán evaluar los avances en el cumplimiento de nuestros objetivos.

Es momento de construir un mejor Coahuila. Mediante una cultura de corresponsabilidad y compromiso, multiplicaremos la conectividad carretera y urbana, vamos a lograr el mejor ordenamiento territorial y servicios públicos de calidad para que las obras estatales generen mejores resultados y más beneficios para toda la población. Con ciudades modernas y mejor infraestructura **¡Fuerte, Coahuila es!**



**Miguel Ángel Riquelme Solís**

Gobernador Constitucional del Estado  
de Coahuila de Zaragoza





# MARCO JURÍDICO



**E**n este apartado se establecen las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que dan sustento a la integración del presente Programa, el cual además se alinea a los objetivos y estrategias del Plan Estatal de Desarrollo 2017-2023, y especifica los objetivos, prioridades y políticas en materia de obras públicas, que rigen el desempeño de las actividades del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza, por conducto de la Secretaría facultada para ello.

En específico, este Programa se sujeta a la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Coahuila de Zaragoza, a la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas para el Estado de Coahuila de Zaragoza y la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Coahuila de Zaragoza, entre otras disposiciones legales aplicables.

Dicha normatividad, establece que la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad es la dependencia facultada para formular políticas públicas en materia de desarrollo urbano, ordenamiento territorial, obras públicas, transporte y vivienda. Además tiene dentro de sus atribuciones licitar y adjudicar contratos de obra pública, con el objetivo de construir y conservar la infraestructura de la red de carreteras y vías de comunicación de jurisdicción estatal, con el uso de tecnologías y sistemas de construcción que permitan una mayor eficiencia del aprovechamiento del erario, al igual que realizar las acciones técnicas y jurídicas tendientes a la adquisición, expropiación, ocupación temporal, limitación de dominio o servidumbre administrativa de bienes inmuebles o derechos de propiedad necesarios para la ejecución de infraestructura.

Asimismo, tiene a su cargo realizar las gestiones necesarias para la consecución de una movilidad sustentable en la entidad. También dentro de sus atribuciones se encuentra regular la prestación de los servicios públicos de transporte de competencia estatal; formular, ejecutar y evaluar los programas Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y el Especial de Vivienda; así como promover una amplia cultura vial, el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano sustentable de los asentamientos humanos y los centros de población del Estado.

También consideramos las disposiciones contenidas en la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, Ley de Aeropuerto y la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza, a fin de establecer las bases y directrices para planificar, regular, administrar y gestionar la movilidad de las personas, el transporte de bienes por vía aérea, así como en las vías públicas urbanas y metropolitanas del estado, que permitan facilitar la movilidad, la accesibilidad, el desarrollo de las ciudades y asentamientos humanos en condiciones sustentables, productivos, equitativos, incluyentes, democráticos y seguros, para el ejercicio pleno de los derechos humanos de los coahuilenses.





# 1.



**PROGRAMA ESTATAL  
DE INFRAESTRUCTURA,  
DESARROLLO URBANO  
Y TRANSPORTE**



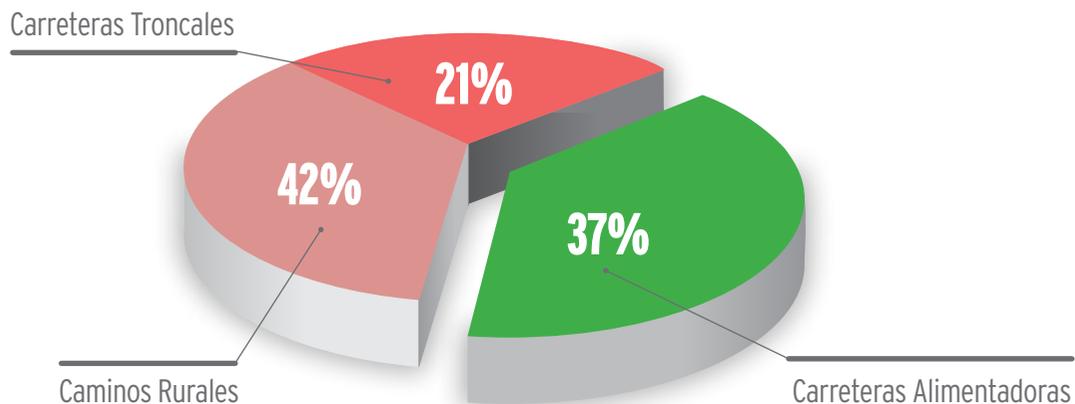
# Diagnóstico

El estado se ubica en la región noreste del país, limitando al norte con el río Bravo que lo separa de Estados Unidos, al este con Nuevo León, al sur con Zacatecas y al oeste con Durango y Chihuahua, tiene una superficie de 151,595 km<sup>2</sup> lo que nos ubica como el tercer estado más extenso del país, detrás de Chihuahua y Sonora.

Cuenta con 4 ejes carreteros principales, uno de ellos la carretera federal 2 que va desde Acuña a Matamoros, pasando por Piedras Negras; otro, la carretera Federal 30 que recorre desde los límites con Nuevo León pasando por Monclova, San Buenaventura, Nadadores, Sacramento y Cuatro Ciénegas, hasta Torreón, donde se entronca con la carretera federal 40, la cual es otro eje y conecta cinco estados de la república mexicana, iniciando en Matamoros (Tamaulipas), pasando por Monterrey (Nuevo León), Saltillo y Torreón, para continuar hasta el estado de Durango y terminar en la ciudad de Mazatlán (Sinaloa) y la carretera federal 57 recorre el estado de sur a norte y va desde la Ciudad de México a Piedras Negras.

**GRÁFICA 1**

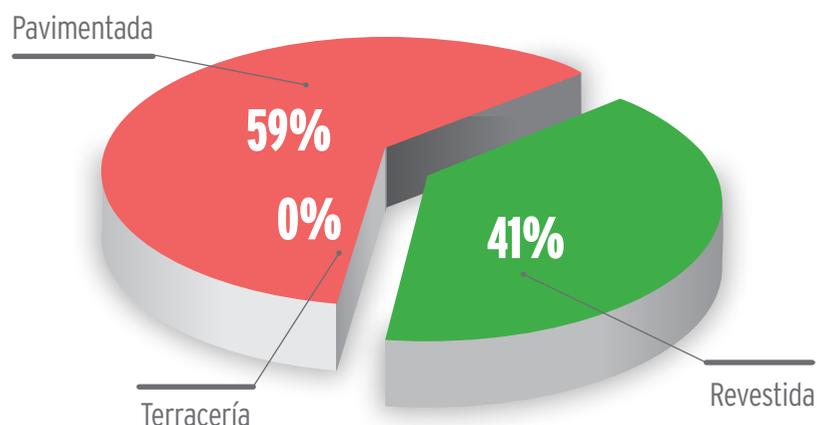
**RED CARRETERA EN COAHUILA**



Fuente: SCT. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes, 2016.

## GRÁFICA 2

### LONGITUD Y CARACTERÍSTICAS DE LA RED CARRETERA DEL ESTADO DE COAHUILA SEGÚN SUPERFICIE DE RODAMIENTO



Fuente: SCT Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes, 2016.

La red carretera se integra por 8,828 kilómetros, que comprende 1,809 de carreteras troncales, 3,262 de carreteras alimentadoras y 3,757 de caminos rurales. Las vías férreas ascienden a 2,218 kilómetros. *(Gráfica 1)*

Existe una extensa red de carreteras intermunicipales y rurales que se ha construido a lo largo de varias décadas, ya que, con base en información publicada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes del año 2016, Coahuila posee 8,828 kilómetros de carreteras, de las cuales 5,121 son pavimentadas y 3,707 son revestidas. *(Gráfica 2)*

En lo que respecta al porcentaje de kilómetros de carreteras pavimentadas respecto al total de la red carretera estatal, nos ubicamos en la séptima posición a nivel nacional.

Tenemos una red de carreteras pavimentadas superiores a dos mil kilómetros, y más de 4,500 kilómetros de caminos rurales.

Los datos anteriores demuestran que la cobertura del estado

en esta materia representa un área de oportunidad para lograr mayor cobertura y accesibilidad.

El estado por sus condiciones naturales, tiene un gran potencial de desarrollo energético. Esta característica puede ser fuente de ventajas competitivas para el desarrollo económico regional, y para el mejoramiento del empleo, el crecimiento económico y la calidad de vida de los coahuilenses.

Sin embargo, para lograr lo anterior es necesario establecer un conjunto de estrategias y de acciones que permitan el correcto desarrollo del sector energético, para lograr un impacto positivo sobre el empleo y el ingreso de las comunidades en las regiones donde se desarrolle cada subsector; y mitigar los riesgos ambientales y sociales que pudieran estar asociados a cada uno de los subsectores energéticos.

Sin estas políticas los sistemas energéticos resultan costosos, por lo cual es necesario un estudio que muestre la situación actual y proponga políticas públicas para aprovechar las oportunidades.

En el tema de desarrollo urbano, la distribución de la población en el vasto territorio estatal, con una superficie de 151,595 km<sup>2</sup>, presenta por un lado una amplia dispersión de la población en más de cuatro mil pequeñas localidades y por otro, más de 2.4 millones de habitantes se concentran en catorce ciudades que conforman cinco zonas metropolitanas, es decir 82.4% de la población, condición que tiene serias repercusiones para el acceso de los habitantes a los satisfactores básicos de infraestructura, equipamiento y servicios en la cantidad, calidad y oportunidad requeridos. Esto, consecuentemente constituye un reto para los

responsables de otorgarlos, lo que genera situaciones de desequilibrio y desigualdad de oportunidades de desarrollo y en general se refleja en un detrimento en la calidad de vida de la población.

Esta situación es necesaria analizarla para conocer la causa-efecto, mediante la aplicación de políticas y estrategias adecuadas para reducir estas asimetrías, mediante instrumentos de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano.

En cuanto a los instrumentos de planeación urbana, en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano publicada en 2016, se establece la obligación para crear o adecuar todas las disposiciones legales y reglamentarias estatales y municipales que correspondan, de ahí la importancia de expedir una nueva ley estatal en esta materia.

Para el caso de los planes directores de desarrollo urbano, se elaboraron y actualizaron los correspondientes a 44 centros de población, previamente a la publicación de la ley general ya mencionada, razón por la cual es necesario adecuarlos, específicamente para el caso localidades mayores a 100 mil habitantes y los que forman parte de las zonas metropolitanas.

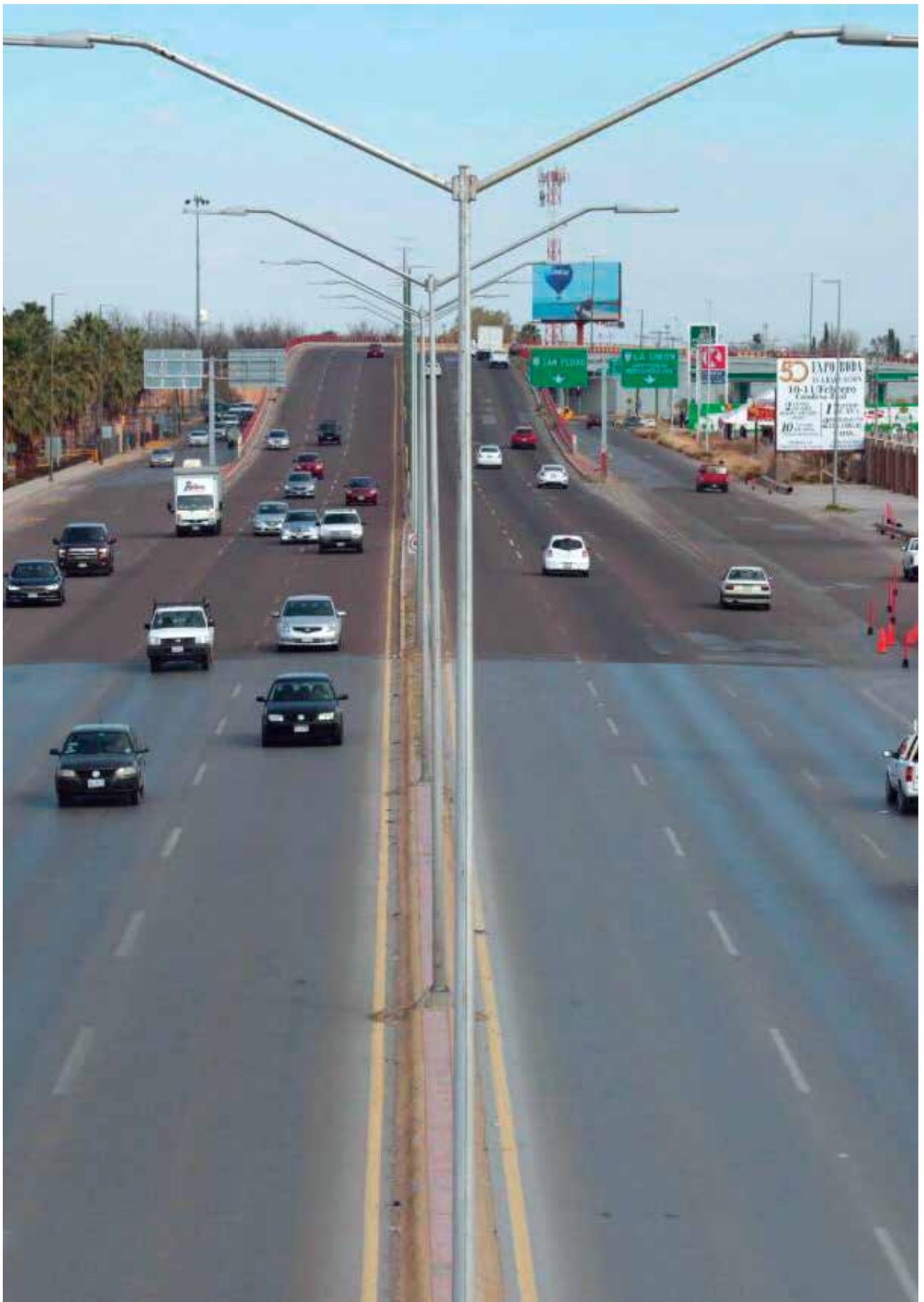
Las acciones urbanísticas que por su magnitud o complejidad tienen un impacto positivo o negativo en el entorno urbano y regional, que incide en el funcionamiento adecuado de lo ya existente, lo que deriva en mejoras o conflictos de coexistencia; compatible o incompatible al darse la mezcla de usos. En otros casos la ubicación de esa acción urbanística cuando se encuentra desarticulada o desvinculada con la masa urbana, genera problemas de tiempos y costos extraordinarios para los usuarios u ocupantes.

Para regular esa situación y llevar a cabo un mejor seguimien-

to por parte del estado es necesario implementar instrumentos de regulación y control del desarrollo urbano indicados en la ley general, mediante la expedición del dictamen de impacto urbano en el que se determinen las condiciones y medidas para evitar, reducir o compensar los efectos negativos sobre el desarrollo urbano, a partir de un estudio de impacto urbano que presente el promovente de la obra y/o acción urbanística, cuando signifiquen un riesgo para la vida, la salud o los bienes de la comunidad, implique su desplazamiento o expulsión paulatina o la afectación al patrimonio cultural del centro de población o zona protegida.

Este ordenamiento, señala también que el estado debe establecer los elementos y condiciones para asegurar la congruencia de los planes y programas municipales de desarrollo urbano, así como de zonas metropolitanas vigentes, mediante el estudio y verificación de congruencia en la resolución que expida la autoridad competente.

En la diversidad de atribuciones de los municipios, las que corresponden al desarrollo urbano se ven afectadas por los cambios de administración o por tratarse de municipios con estructuras muy básicas que difícilmente llegan a consolidar estrategias y acciones que trasciendan, lo que hace necesario fortalecer el área responsable del desarrollo urbano. Para hacer frente a esta situación de falta de continuidad y una visión integral de mediano y largo plazo en la planeación y administración del desarrollo urbano, se requiere de organismos que orienten y asesoren al municipio, apoyen en la toma de decisiones y realicen aportaciones para el ordenamiento del territorio que permitan darle continuidad a los proyectos de ciudad. Además del acompañamiento y capacitación permanentes para apoyar las iniciativas de ordenamiento territorial y mejoramiento de los centros de población.



La información veraz y confiable en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial con frecuencia se encuentra dispersa y fragmentada, lo que dificulta su manejo, actualización y accesibilidad, generando incertidumbre y desaliento en la inversión privada y falta de elementos en la toma de decisiones de la autoridad, lo que hace necesario avanzar en la modernización de herramientas digitales que en toda circunstancia faciliten el acceso y manejo seguro de la información georreferenciada, y permita vincular los instrumentos de planeación con documentos electrónicos y cartográficos para la ciudadanía y las autoridades de los tres órdenes de gobierno.

La problemática en el otorgamiento de autorizaciones, licencias y permisos es recurrente en cuanto a los largos plazos de respuesta, calidad de la misma y la cantidad de requisitos, regulación excesiva, obsoleta e ineficiente que propicia la discrecionalidad de autoridades y desalienta la inversión privada, situación que hace necesario contar con mecanismos efectivos de coordinación de los tres órdenes de gobierno y prestadores de servicios, reforzar la asesoría y atención a usuarios, mediante unidades municipales de mejora regulatoria para brindar acompañamiento, acortar tiempos de respuesta y cantidad de requisitos, y así lograr mayor eficiencia en la regulación y control de desarrollo urbano.

Las zonas metropolitanas ejercen serias presiones sobre la expansión del suelo, la infraestructura y los servicios, lo que implica previsiones de mediano y largo plazo para su aprovechamiento óptimo y evitar los impactos negativos del crecimiento desordenado, mediante los instrumentos de regulación de desarrollo urbano metropolitano.

La dinámica de desarrollo de las zonas metropolitanas ha mo-

dificado la composición de los municipios que las integran, así en el documento denominado Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2015 elaborado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), el Consejo Nacional de Población (CONAPO) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se incorpora el municipio de Francisco I. Madero a la Zona Metropolitana de La Laguna y San Buenaventura a la Zona Metropolitana Monclova-Frontera. Por otra parte, el nuevo marco jurídico en materia de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano federal contempla nuevos contenidos en materia de riesgo, movilidad, inclusión, usos mixtos y densificación urbana, razón por la que es necesario adecuar los programas de desarrollo urbano de las zonas metropolitanas y los programas de gestión de riesgo y ordenamiento territorial.

Actualmente, solo en algunos municipios operan órganos de consulta ciudadana para los procesos de planeación y administración urbana y territorial, cuya función principal es emitir opiniones para colaborar con la autoridad en la toma de decisiones, en la planeación, ejecución y evaluación de las acciones de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, por lo que es necesario crear nuevos espacios de participación ciudadana y fortalecer los existentes, sus aportaciones dan mayor viabilidad y factibilidad a los planes y proyectos.

En cuanto al patrimonio histórico inmueble y zonas protegidas es importante destacar situaciones de riesgo si no se toman las medidas adecuadas, ya que el deterioro causado por agentes naturales y antropogénicos, afectan los inmuebles y zonas de valor cultural, por ende la identidad e imagen urbana de nuestros centros de población.

La falta de sensibilidad en la valoración y reconocimiento del patrimonio en materia de protección, conservación, restauración y recuperación de los inmuebles de valor cultural e histórico, ha ocasionado la pérdida constante de nuestro patrimonio edificado, por un lado, la ausencia de un catálogo de inmuebles de valor histórico no considerados en la legislación federal y por otro que algunos municipios carecen de instrumentos normativos que coadyuven en la protección y conservación de los mismos.

En materia de transporte aéreo, el sistema aeroportuario operado por el Gobierno del Estado de Coahuila cuenta con infraestructura adecuada a sus necesidades actuales, sin embargo, es prioritario prever la infraestructura aeroportuaria necesaria para los retos que el desarrollo económico de la entidad requiera en el futuro.

En el caso del aeropuerto Internacional Plan de Guadalupe, es el principal aeropuerto del sistema estatal, el cual cuenta con múltiples operaciones diarias en materia de aviación comercial, privada y de carga. El crecimiento de la actividad económica de la Región Sureste del estado requiere mayor conectividad a diferentes destinos nacionales e internacionales, así como, potenciar la competitividad del aeropuerto como parte de la cadena productiva de transportación de materias primas y mercancías.

Es importante señalar que dentro del sistema aeroportuario se cuenta con aeropuertos en todas las diferentes regiones del estado. El crecimiento de la actividad económica y las necesidades de movilidad desde y hacia las regiones requieren de aeropuertos más modernos, equipados con mejores servicios y más competitivos para poner a disposición de la ciudadanía un sistema aeroportuario de calidad, acorde a las necesidades del crecimiento.



En lo que respecta al tema de transporte, el crecimiento urbano particularmente en las zonas metropolitanas del estado, se ha dado de forma extensiva hacia sus zonas periféricas. Este crecimiento implica una mayor dispersión de la población y centralidad de las actividades industriales, comerciales y de servicios, lo que ha derivado mayores desplazamientos y la creciente necesidad de más infraestructura y de prestación de servicios, entre los que se encuentra el transporte público.

Como una opción se propone desarrollar un sistema de movilidad alterna que se integre a otros medios de transporte existentes y que además, sirva para conectar principalmente, destinos de interés turístico en Saltillo.

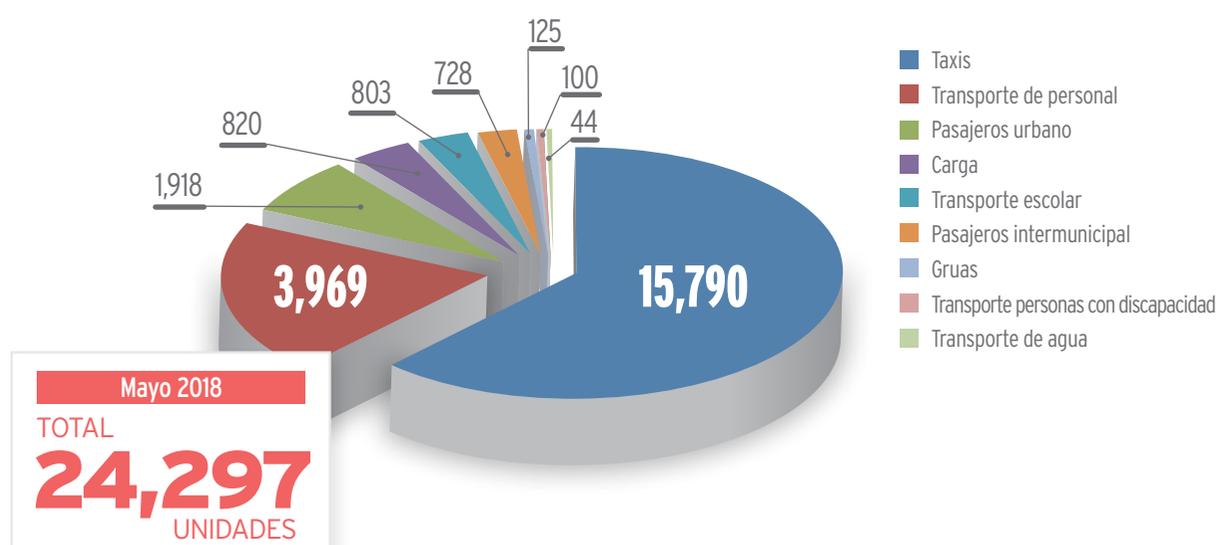
De acuerdo a las tendencias de crecimiento poblacional y a la tasa de motorización, este problema de movilidad se incremen-

tará con el tiempo. Actualmente, este tema es una prioridad inaplazable en la agenda nacional, por lo que Coahuila deberá implementar políticas y acciones para lograr una movilidad sustentable.

Por otro lado, la naturaleza misma de los trámites en materia de transporte, cualquiera que este sea, ofrece la oportunidad de mejorar el proceso para su ejecución. Al mes de mayo de 2018, el total del padrón de vehículos de transporte público ascendió a 24,297.

**GRÁFICA 3**

**VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO ACTIVOS POR MODALIDAD**



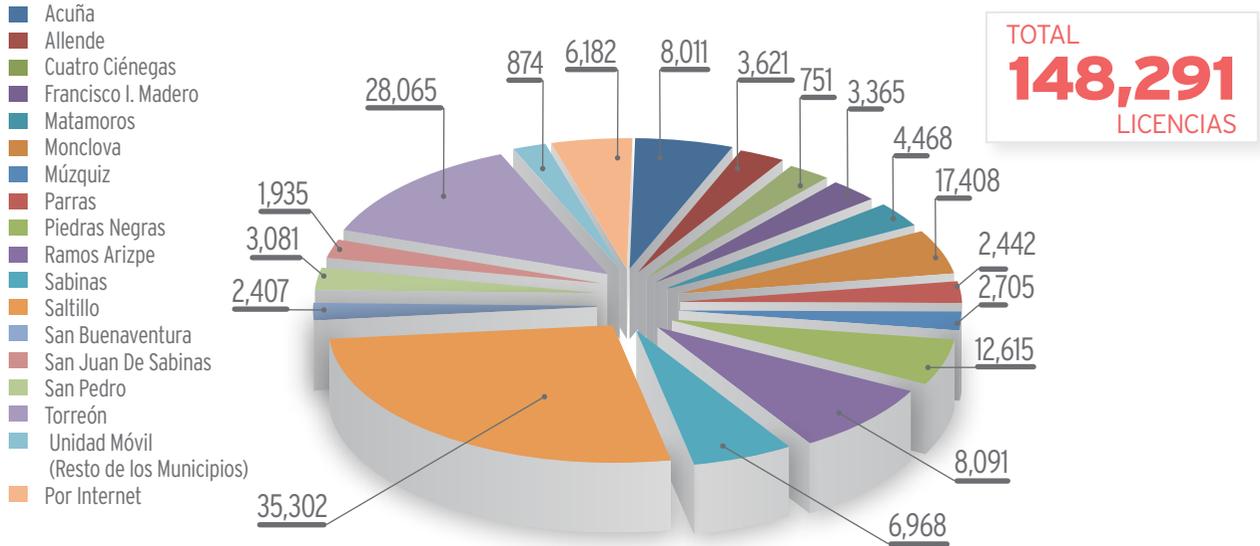
Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. Subsecretaría de Transporte, 2018.

En cuanto a la expedición de licencias de conducir, este trámite se realiza actualmente bajo condiciones no tan óptimas para los tiempos actuales, ello se traduce en un área de oportunidad que debe aprovecharse para su modernización. De diciembre de 2017 al mes de abril de 2018, emitimos 148,291 licencias de conducir.

En este tenor, el Sistema de Información para el Control del Transporte del Estado de Coahuila (SICTEC), actualmente es utilizado para el registro y trámites de alta, plaqueo y refrendo de

**GRÁFICA 4**

**LICENCIAS DE CONDUCIR POR MUNICIPIO PERIODO 01/DIC/2017-30/ABR/2018**



Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. Subsecretaría de Transporte 2017-2018

permisos estatales, así como de las concesiones municipales y estatales, es obsoleto y por lo tanto, no cumple con los requerimientos actuales de manejo de información. Esta realidad provoca lentitud en los trámites, impacta el cumplimiento en los pagos de derechos vehiculares y la atención al contribuyente. En este sentido, es urgente contar con un sistema acorde a las necesidades de información con tecnología de punta y equipos de cómputo que eleven la calidad del servicio.

No obstante, los esfuerzos desplegados, con el programa de cultura vial y prevención de accidentes, donde se capacitaron a 17,783 personas, entre operadores de transporte público y estudiantes de nivel medio superior y superior, la tendencia a la alza permanece. Mediante este programa, se atendió a más del 90% de los operadores del transporte que regula el estado, con énfasis en los conductores de transporte especializado de personal; Coahuila registra anualmente un incremento considerable en accidentes viales, muchos de ellos con resultados trágicos. Sin

duda, esta es un área de oportunidad para establecer nuevas estrategias para concientizar a la ciudadanía de la importancia de la cultura vial.

Para que un vehículo preste el servicio público de transporte, además de contar con la documentación que legalmente le permita realizarlo, también debe estar en buenas condiciones físico mecánicas. Actualmente existe un área de mejora asociada a capacitar al cuerpo de inspectores para dotarlos de conocimientos y herramientas básicas para realizar mejor la revisión físico-mecánica.

Por último, la participación ciudadana permite que las acciones de gobierno se orienten a satisfacer realmente las necesidades de la población en la prestación de servicios públicos. Esta participación se puede dar de varias formas, entre ellas se encuentra la de poder integrar consejos consultivos con las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en donde sus opiniones y recomendaciones puedan ser tomadas en consideración para dar solución a la problemática relativa al servicio público de transporte y en consecuencia favorece la movilidad sustentable.

Para que Coahuila sea un estado más competitivo, productivo y próspero es necesario contar con una infraestructura de calidad alineada a las necesidades de movilidad, así como de comunicación.

La provisión eficiente de los servicios de infraestructura vial, así como la de apoyo para el sector energético, industrial, comercial entre otros, priorizando los aspectos más importantes en las políticas de desarrollo del estado.

Coahuila requiere ampliar y modernizar su infraestructura bá-



sica, logrando niveles máximos de cobertura del territorio estatal y satisfacer con eficacia las necesidades de las personas.

Sin embargo, aún falta camino por recorrer para seguir avanzando en mejorar la infraestructura del estado.



# 2.



**PROGRAMA ESTATAL  
DE INFRAESTRUCTURA,  
DESARROLLO URBANO  
Y TRANSPORTE**



# Visión y Misión



# Visión

Lograr un Coahuila de Zaragoza vanguardista, eficiente, ordenado y competitivo, que planifique, programe y ejecute acciones de construcción, conservación, consolidación, mejoramiento y crecimiento de la infraestructura, equipamiento regional y urbano y de transporte, para contar con los servicios necesarios de movilidad sustentable y establecer las bases normativas para el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano en armonía con sus potencialidades y recursos.



# Misión

La Administración estatal tendrá como Misión desempeñarse en forma honesta y transparente. Será austera, responsable y cuidadosa en el ejercicio de los recursos públicos. Los trabajadores al servicio del Estado ejercerán sus funciones escuchando a los ciudadanos y observando un código de ética y conducta que asegure la integridad del gobierno, el logro de sus objetivos y la calidad en la prestación de los servicios públicos.



# 3.



**PROGRAMA ESTATAL  
DE INFRAESTRUCTURA,  
DESARROLLO URBANO  
Y TRANSPORTE**



**Objetivo General,  
Objetivos Específicos  
y Líneas de Acción**

## OBJETIVO GENERAL



Dotar al Estado de infraestructura y equipamiento moderno para un desarrollo competitivo, con eficiencia en los servicios para la movilidad sustentable e impulsar el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 3.1 Infraestructura carretera

---

Concretar los proyectos en infraestructura carretera en el estado de Coahuila.

- 3.1.1** Identificar las necesidades de infraestructura carretera en el estado.
- 3.1.2** Analizar, seleccionar y evaluar los proyectos de infraestructura carretera.
- 3.1.3** Planificar en coordinación con los gobiernos federales y municipales, proyectos de infraestructura carretera.
- 3.1.4** Elaborar proyectos de infraestructura carretera.
- 3.1.5** Gestionar los recursos para la construcción, conservación y modernización de la infraestructura carretera.

## **3.2** Desarrollo en infraestructura carretera

---

Desarrollar una infraestructura carretera y de comunicaciones que permita un mayor crecimiento de todas las regiones del estado.

- 3.2.1** Apoyar a impulsar la construcción, mejora y modernización de las carreteras para contar con vías de comunicación modernas.
- 3.2.2** Supervisar la calidad de la obra durante el desarrollo de construcción.
- 3.2.3** Verificar que la obra se ejecute con la calidad, costo y tiempo establecidos.
- 3.2.4** Fortalecer las condiciones de operación en la red de carretera en el estado, para proporcionar a los usuarios comodidad y seguridad en sus traslados.
- 3.2.5** Incrementar el número de libramientos en zonas urbanas para aumentar la seguridad, agilizar el tráfico, abatir costos de operación y reducir tiempos de recorrido.
- 3.2.6** Impulsar la construcción de puentes internacionales.
- 3.2.7** Promover la construcción de vía férrea que conecte a Acuña con Piedras Negras y Nuevo Laredo.

### **3.3** Red de caminos

---

Mejorar la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras con que se cuenta actualmente para que la comunicación sea más sencilla y segura hacia las comunidades que aún no cuentan con este beneficio.

- 3.3.1** Diagnosticar el estado actual de la red de caminos.
- 3.3.2** Dar prioridad a los caminos de mayor servicio a una población.
- 3.3.3** Establecer una coordinación efectiva con los municipios para la planeación y ejecución.
- 3.3.4** Desarrollar los proyectos de caminos rurales y carreteras alimentadoras.
- 3.3.5** Gestionar los recursos para los proyectos.

### **3.4** Infraestructura carretera federal

---

Ampliar y mejorar la infraestructura de las carreteras federales.

- 3.4.1** Identificar los proyectos estratégicos determinando su prioridad de construcción.
- 3.4.2** Establecer una coordinación con el gobierno Federal y Municipal.
- 3.4.3** Desarrollar los proyectos carreteros.
- 3.4.4** Gestionar los recursos para la construcción, conservación y modernización de la infraestructura carretera.
- 3.4.5** Coadyuvar a impulsar la construcción de las carreteras.

### **3.5** 3.5 Infraestructura de obra pública

---

Generar infraestructura y equipamiento público de interés social en el estado.

- 3.5.1** Identificar las necesidades de infraestructura de obra pública en el estado.
- 3.5.2** Analizar, seleccionar y evaluar los proyectos de infraestructura y equipamiento público de competencia estatal.
- 3.5.3** Coordinarse con diferentes dependencias para la ejecución de los proyectos.
- 3.5.4** Elaborar los proyectos de obra pública.
- 3.5.5** Supervisar directamente o a través de terceros la construcción de obra pública.

### **3.6** Infraestructura afectada por desastre

---

Atender oportunamente en materia de infraestructura las zonas afectadas en situaciones de desastre.

- 3.6.1** Coadyuvar en las tareas de apoyo en las situaciones de desastres.
- 3.6.2** Evaluar y cuantificar los daños en infraestructura.
- 3.6.3** Gestionar los recursos para la reparación de los daños.
- 3.6.4** Implementar las obras necesarias.
- 3.6.5** Lograr congruencia con el plan nacional sobre resiliencia urbana.

## **3.7** Planeación Urbana

---

Asegurar el crecimiento ordenado de los centros de población del estado.

- 3.7.1** Generar herramientas e instrumentos actualizados de planeación urbana.
- 3.7.2** Actualizar los planes directores con base en lo establecido en la Ley para centros de población con más de 100 mil habitantes y los que conformen una zona metropolitana.
- 3.7.3** Elaborar la guía metodológica para la actualización de los planes directores de acuerdo a la ley vigente.
- 3.7.4** Establecer acuerdos de coordinación con las autoridades municipales para la actualización de los planes directores.
- 3.7.5** Llevar a cabo acciones de revisión y actualización de los planes directores hasta su publicación y registro.
- 3.7.6** Implementar los procedimientos para expedir el dictamen de impacto urbano.
- 3.7.7** Realizar los procedimientos para expedir el dictamen de congruencia de los planes y programas de desarrollo urbano municipales.
- 3.7.8** Apoyar a las autoridades municipales para la creación y fortalecimiento de los institutos municipales de planeación.

### **3.8** Sistema estatal de información de desarrollo urbano

---

Contar con un acceso ágil y expedito a la información relacionada con el desarrollo urbano y el ordenamiento territorial.

**3.8.1** Diseñar e implementar una plataforma tecnológica que integre de manera ágil y segura información del territorio estatal en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial.

**3.8.2** Dar seguimiento a la ejecución y evaluación de la plataforma.

**3.8.3** Retroalimentar con información municipal la plataforma.

### **3.9** Marco jurídico

---

Contar con un marco jurídico actualizado que regule las acciones urbanísticas, obras y servicios.

**3.9.1** Desarrollar un proyecto de iniciativa de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza.

**3.9.2** Elaborar y publicar el Reglamento de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila.

**3.9.3** Promover la elaboración o adecuación de los reglamentos de desarrollo urbano y de construcción de los municipios que conforman las zonas metropolitanas.

### **3.10** Simplificación administrativa

---

Lograr la certeza jurídica a los agentes económicos y ciudadanos respecto a los trámites relacionados con el desarrollo urbano.

- 3.10.1** Fortalecer las estrategias de implementación de mejora regulatoria en materia de desarrollo urbano en los municipios que conforman las zonas metropolitanas.
- 3.10.2** Incluir a las cámaras, colegios de profesionistas y asociaciones afines, así como a otros usuarios interesados en la determinación de los trámites de desarrollo urbano y su homologación.
- 3.10.3** Crear y difundir un catálogo de trámites, requisitos y procesos.
- 3.10.4** Establecer mecanismos de seguimiento a la aplicación de la homologación de trámites y derechos.
- 3.10.5** Fomentar la instalación de ventanillas únicas municipales.

### **3.11** Zonas metropolitanas y ordenamiento territorial

---

Poner en práctica el concepto de ciudades inteligentes en coordinación con los municipios de las zonas metropolitanas.

- 3.11.1** Elaborar una guía de actividades del catálogo de ciudades inteligentes para su implementación.
- 3.11.2** Coordinar con los municipios la integración de políticas y acciones de ciudades inteligentes en los programas metropolitanos y de ordenamiento territorial.
- 3.11.3** Colaborar en la elaboración o actualización de los atlas de riesgo municipales, incluyendo actividades de las ciudades inteligentes.

## **3.12** Capacitación

---

Garantizar que los gobiernos municipales cuenten con las capacidades para aplicar las iniciativas de ordenamiento y mejoramiento de los centros de población.

### **Líneas de acción**

- 3.12.1** Brindar asesoría a las autoridades municipales de desarrollo urbano.
- 3.12.2** Realizar talleres y seminarios de actualización en materia de desarrollo urbano, patrimonio cultural y zonas protegidas a las autoridades municipales y estatales.
- 3.12.3** Actualizar el registro de los directores responsables de obra.
- 3.12.4** Dar seguimiento a la aplicación de la planeación y normatividad urbana.

## **3.13** Participación Ciudadana

---

Asegurar la efectividad de la planeación urbana mediante la participación ciudadana.

- 3.13.1** Instalar y operar el Consejo Consultivo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
- 3.13.2** Integrar y poner en funcionamiento los consejos consultivos y comisiones de desarrollo metropolitano.
- 3.13.3** Trabajar coordinadamente con los Municipios en la constitución y operación de consejos municipales de desarrollo urbano, así como las juntas de protección y conservación de los centros históricos.
- 3.13.4** Impulsar una cultura de mejoramiento urbano integral y los observatorios urbanos.

**3.13.5** Instalar y operar el Comité de Patrimonio Cultural del Estado.

**3.13.6** Realizar foros locales y estatales de participación en lo referente al desarrollo urbano.

**3.13.7** Difundir los temas de desarrollo urbano en las redes sociales de la Secretaría.

### **3.14** Imagen urbana y centros históricos

---

Proteger, conservar y mejorar el patrimonio histórico inmueble y zonas protegidas de valor cultural.

**3.14.1** Generar una participación activa de los tres órdenes de gobierno y la sociedad.

**3.14.2** Elaborar programas parciales de centros históricos que cuentan con declaratoria de zona protegida y con más de 10,000 habitantes.

**3.14.2** Realizar declaratorias de zonas protegidas, centros y sitios históricos.

**3.14.3** Poner en marcha un sistema estatal de conservación del patrimonio inmueble no contemplado en la legislación federal.

### **3.15** Aprovechamiento energético

---

Ampliar la infraestructura estratégica y el equipamiento urbano para el aprovechamiento energético.

**3.15.1** Elaborar un estudio para planear, gestionar y ejecutar las obras públicas que propicien el desarrollo del sector energético.

**3.15.2** Alinear, integrar y programar acciones de desarrollo energético en el marco de los instrumentos de planeación.

**3.15.3** Promover políticas públicas encaminadas al desarrollo de infraestructura en materia de energía.

### **3.16** Modernización de Aeropuertos

---

Modernizar el Aeropuerto Internacional de Ciudad Acuña.

**3.16.1** Evaluar la operación del aeropuerto, necesidades y requerimientos.

**3.16.2** Coordinar con la autoridad aeronáutica la evaluación de proyectos de modernización.

**3.16.3** Elaborar proyectos de mejora aeroportuaria.

**3.16.4** Establecer y ejecutar los mecanismos para implementación de las acciones.

### **3.17** Modernización de Aeródromo

---

Modernizar el Aeródromo de la Región Carbonífera.

**3.17.1** Evaluar la operación del aeródromo, necesidades y requerimientos.

**3.17.2** Coordinar con la autoridad aeronáutica la evaluación de proyectos de modernización.

**3.17.3** Elaborar proyectos de mejora aeroportuaria.

**3.17.4** Establecer y ejecutar los mecanismos para implementación de las acciones.

### **3.18** Modernización de Aeropuertos

---

Aeropuerto Internacional Venustiano Carranza.

- 3.18.1** Evaluar la operación del aeropuerto, necesidades y requerimientos.
- 3.18.2** Coordinar con la autoridad aeronáutica la evaluación de proyectos de modernización.
- 3.18.3** Elaborar proyectos de mejora aeroportuaria.
- 3.18.4** Establecer y ejecutar los mecanismos para implementación de las acciones.

### **3.19** Transporte

---

Contar con un servicio de transporte de calidad para la población que sea rápido, confiable y cómodo.

- 3.19.1** Contratación de estudios de preinversión para el Metrobús Satillo.
- 3.19.2** Elaboración de estudios de preinversión para el Metrobús Monclova.
- 3.19.3** Ampliación del sistema Metrobús Laguna.
- 3.19.4** Implementar las acciones requeridas en base a los resultados de los estudios de preinversión.
- 3.19.5** Gestionar los recursos para el transporte público.
- 3.19.6** Implementar tarifas asequibles en apoyo a la económica familiar.

### **3.20 Emisión de licencias de conducir**

---

Optimizar el servicio de emisión de licencias de conducir.

**3.20.1** Mejorar las instalaciones de los módulos de trámite de expedición de licencias de conducir.

**3.20.2** Sistematizar los procesos para la expedición de licencias.

**3.20.3** Incluir elementos de seguridad en el proceso de expedición de licencias de acuerdo con los criterios que marca la Comisión Nacional de Seguridad.

### **3.21 Registro Público de Transporte**

---

Promover un programa de modernización administrativa en materia de transporte.

**3.21.1** Modernizar el sistema de información del Registro Público de Transporte (RPT).

**3.21.2** Actualizar el equipo de cómputo al personal que opera el RPT.

**3.21.3** Agilizar el tiempo de respuesta para la realización de los trámites del RPT.

**3.21.4** Homologar los criterios de control y normatividad en coordinación con los municipios.

### **3.22** Cultura Vial

---

Impulsar la cultura vial en el estado, orientada a la prevención de hechos viales.

**3.22.1** Impartir cursos y pláticas orientadas a operadores del transporte público en todas sus modalidades y estudiantes de nivel medio superior y superior.

**3.22.2** Llevar a cabo campañas de difusión para concientizar sobre la importancia que reviste el conducir vehículos con responsabilidad social.

### **3.23** Profesionalización del personal

---

Profesionalizar y capacitar al personal de inspección para transporte público.

**3.23.1** Impartir cursos de capacitación.

**3.23.2** Realizar talleres sobre temas específicos para mejorar la inspección.

**3.23.3** Dotar de vehículos y herramientas a las áreas de inspección.

### **3.24** Consejo de transporte y movilidad

---

Crear un órgano colegiado y consultivo en materia de transporte y movilidad sustentable.

**3.24.1** Integrar e instalar el Consejo de Transporte y Movilidad Sustentable del Estado de Coahuila de Zaragoza.

**3.24.2** Elaborar el reglamento interno que regule la actuación del Consejo de Transporte y Movilidad.





# 4.



# PROGRAMA ESTATAL DE INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE



## Seguimiento y Evaluación

De conformidad con las disposiciones de la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Coahuila de Zaragoza, establecimos ocho indicadores que nos permitirán evaluar los objetivos y acciones de este programa.

Con estos indicadores podremos reflejar los cambios y avances en el desempeño de la gestión 2017-2023, además de facilitar la toma de decisiones en aquellos casos en los que se vea amenazado el cumplimiento de los objetivos o bien en los casos en que podamos sacar un mejor provecho de la situación.

## **4.1 INDICADORES**

- 1.** Inversión en infraestructura carretera por cada 1,000 habitantes
- 2.** Porcentaje de kilómetros de carreteras pavimentadas respecto al total de la red carretera estatal
- 3.** Actualización de planes directores de desarrollo urbano
- 4.** Reglamentos Municipales de desarrollo urbano y construcciones
- 5.** Capacitación a funcionarios municipales
- 6.** Es la Inversión por operación aérea
- 7.** Densidad del transporte público



**PROGRAMA ESTATAL  
DE INFRAESTRUCTURA,  
DESARROLLO URBANO  
Y TRANSPORTE**

**¡Fuerte,  
Coahuila )es!**

W W W . coahuila . g o b . m x



¡Fuerte,  
Coahuila) **es!**

© Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza  
Saltillo, Coahuila de Zaragoza, México - Septiembre de 2018

**PROGRAMA ESTATAL  
DE INFRAESTRUCTURA,  
DESARROLLO URBANO  
Y TRANSPORTE**