



COAHUILA
GOBIERNO DEL ESTADO

PROGRAMA ESTATAL DE INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD

2023 **»»** 2029



COAHUILA
PA' DELANTE **»»**

AGUJITA-ALLENDE

REMODELACIÓN

AUTOPISTA PREMIER

ALLENDE AGUJITA DE ZARAGOZA. ENERO DE 2024



PROGRAMA ESTATAL DE
INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO
URBANO Y MOVILIDAD





COAHUILA
GOBIERNO DEL ESTADO

PROGRAMA ESTATAL DE INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD

2023  2029





© Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza

La Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad coordinó la integración de este programa. La Jefatura de Gabinete y Proyectos Estratégicos, por conducto de la Secretaría Técnica y de Planeación del Ejecutivo, tuvo a su cargo el diseño e impresión.

Saltillo, Coahuila de Zaragoza
Agosto de 2024

www.coahuila.gob.mx

MANOLO JIMÉNEZ SALINAS

GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO
DE COAHUILA DE ZARAGOZA



**SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA,
DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD**

Índice

➤	MENSAJE DEL GOBERNADOR	7
➤	INTRODUCCIÓN	11
➤	MARCO JURÍDICO	13
➤	1. DIAGNÓSTICO	15
➤	2. VISIÓN Y MISIÓN	37
➤	3. OBJETIVO GENERAL, OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN	39
	➤ 3.1 Carreteras	
	➤ 3.2 Transporte ferroviario	
	➤ 3.3 Aeropuertos	
	➤ 3.4 Obras públicas	
	➤ 3.5 Desarrollo urbano	
	➤ 3.6 Transporte y movilidad	
➤	4. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	49
	➤ 4.1 Indicadores	

PROGRAMA ESTATAL
DE INFRAESTRUCTURA,
DESARROLLO URBANO
Y MOVILIDAD



Mensaje del Gobernador



COAHUILA
GOBIERNO DEL ESTADO



Coahuila es uno de los mejores estados para vivir en México. En esta tierra bendita están nuestras raíces. Es el hogar de nuestras familias y donde ahora tengo la oportunidad y el honor de servir a los coahuilenses.

Hace muchos años, empecé a recorrer las colonias, barrios y ejidos, y decidí entrar a la política para buscar soluciones y mejorar la calidad de vida de todos, escuchando el pensar y el sentir de nuestra gente y, desde entonces, lo he hecho de manera ininterrumpida. Gracias a eso, he construido proyectos exitosos junto a la ciudadanía.

Hoy, después de una trayectoria de servicio, tengo el honor más grande de mi vida profesional, ser Gobernador de Coahuila. Llegamos al Gobierno gracias a un gran trabajo en equipo con la sociedad civil, los empresarios, la ciudadanía y distintas fuerzas políticas; más allá de una alianza partidista, hicimos un frente ciudadano invencible. Por eso, tengo ahora el compromiso de cumplir como el gobierno más ciudadano de la historia.

Desde el día posterior a la elección, junto a un gran equipo, comenzamos a trabajar para desarrollar lo que sería nuestro proyecto de gobierno, para asegurarnos de tener un instrumento de planeación que recogiera el sentir y pensar popular, y que diera cumplimiento a los compromisos que asumimos durante la campaña.

Eso nos permitió generar un plan ejecutivo de los primeros 100 días de gobierno, para que desde el primer día comenzáramos a cumplir con la ciudadanía. Después de ello, y para cerrar la pinza en la construcción de nuestro Plan Estatal de Desarrollo, llevamos a cabo Encuentros de Participación Ciudadana en todas las regiones del estado; pusimos a disposición y alcance de la población mecanismos digitales, así como buzones en las alcaldías de los 38 municipios, para facilitar y garantizar que los coahuilenses de todos los rincones de nuestro estado que tuvieran interés en participar pudieran compartirnos sus propuestas.

El resultado fue muestra de la confianza y el interés de la ciudadanía de ser parte activa en el trabajo de Gobierno desde la misma planeación. Recibimos más de 5,000 propuestas, una cifra sin precedente en un ejercicio de esta naturaleza.

De esta forma, el Plan Estatal de Desarrollo 2023-2029 (PED) responde a lo que aspira la gran mayoría de los coahuilenses de las cinco regiones del estado, de todos los sectores sociales y productivos, que buscan conservar lo bueno que tenemos e innovar en las áreas de oportunidad para mejorar.

En los próximos años, trabajaremos en torno a cinco ejes estratégicos: Orden y Seguridad, Coahuila Global, Desarrollo Humano, Infraestructura Sostenible, Ciudadanía y Buen Gobierno; para los cuales hemos definido objetivos específicos y estrategias en el PED.

Como siguiente paso en el proceso de planeación, ahora presentamos en los términos establecidos en la ley en la materia los Programas Sectoriales y Especiales. En ellos precisamos las líneas de acción que instrumentarán las dependencias que conforman la administración pública centralizada y algunos de los organismos descentralizados para garantizar el cumplimiento de los objetivos del PED.

Esta es la ruta que nos llevará por buen rumbo y nos permitirá acelerar la creación de oportunidades y aumentar la calidad de vida de nuestras familias.

Juntos haremos de Coahuila un lugar donde nuestros hijos tengan los medios para prosperar, sentaremos las bases para que las futuras generaciones continúen construyendo la grandeza de nuestro estado.

Seguiremos honrando la confianza que han puesto en nosotros, trabajaremos incansablemente y en equipo con los otros órdenes de gobierno, los poderes del Estado, así como con los distintos sectores de la ciudadanía, para juntos llevar a Coahuila al siguiente nivel.

¡Aquí, vamos pa'delante, a pasos de gigante!

Ing. Manolo Jiménez Salinas

Gobernador Constitucional del
Estado de Coahuila de Zaragoza





PROGRAMA ESTATAL
DE INFRAESTRUCTURA,
DESARROLLO URBANO
Y MOVILIDAD



Introducción



El Programa Estatal de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad 2023-2029 es un programa sectorial derivado del Plan Estatal de Desarrollo 2023-2029 (PED), que se elabora en cumplimiento a nuestro sistema de planeación democrática.

La infraestructura, entendida como el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones sobre el cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales, es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo, especialmente en entidades como Coahuila, que han orientado su crecimiento hacia el exterior.

En este sentido, la adecuada disponibilidad de infraestructura —considerando la construcción, conservación y mantenimiento de los activos estatales—, contribuye a que nuestro estado, sus regiones y municipios, puedan desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva.

Con este propósito, en la primera parte del documento elaboramos un diagnóstico de la situación actual en materia de infraestructura, en el que se aborda un marco contextual para situar a nuestra entidad en una referencia que sea posible continuar fortaleciendo.

Nuestros desafíos en materia de obras públicas consideran aspectos tales como: 1) El gradual despoblamiento de áreas centrales y el crecimiento hacia las periferias; 2) Desigualdades regionales, que en las ciudades desembocan en relaciones urbano-rurales excluyentes, y que al interior de las ciudades se manifiestan con soluciones de transporte y movilidad social; 3) Garantizar el suministro de servicios básicos, equipamiento urbano, áreas verdes y espacios públicos; 4) Zonas de la mancha urbana que no han logrado su integración efectiva a las ciudades y que, por el contrario, consolidan procesos de segregación socioespacial; 5) Sistemas de gobernanza con brechas entre los procesos de legislación, planeación y presupuesto a escala metropolitana, y 6) Estrés hídrico, calidad del agua, suelo y aire, en el contexto del cambio climático.

La segunda parte plantea la visión que tenemos para el sector hacia el final de esta administración estatal y la misión del Gobierno, mientras que en el siguiente apartado presentamos los objetivos específicos y las líneas de acción para lograr el desarrollo de infraestructura y la provisión eficiente de obras y servicios, en alineación con lo plasmado en el Eje 4. Infraestructura Sostenible del PED.

Finalmente, enlistamos los indicadores que habremos de medir para evaluar la implementación de esta nueva política pública en materia de infraestructura sostenible.

PROGRAMA ESTATAL
DE INFRAESTRUCTURA,
DESARROLLO URBANO
Y MOVILIDAD



Marco Jurídico



Dentro de las prioridades del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza en materia de infraestructura, movilidad, desarrollo urbano sustentable y ordenamiento territorial está la de garantizar la exacta aplicación de los recursos que se destinen para la ejecución de obras. Para eso se basa en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que dan sustento a la integración del presente programa, alineado armónicamente a los objetivos y estrategias del Plan Estatal de Desarrollo 2023-2029.

Este programa señala las prioridades y políticas en materia de infraestructura y obras públicas que rigen el desempeño de las actividades gubernamentales, sujetándose a la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Coahuila de Zaragoza; la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas para el Estado de Coahuila de Zaragoza; la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Coahuila de Zaragoza; la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza; la Ley de Aeropuerto; la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza, así como las demás disposiciones legales aplicables tanto locales como federales.

Los instrumentos jurídicos anteriores establecen que la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad es la dependencia encargada de formular políticas públicas en materia de desarrollo urbano, ordenamiento territorial, obras públicas y transporte. Asimismo, sientan 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 la sociedad, mejorando con ello la calidad de vida de los coahuilenses.



1. Diagnóstico

Carreteras

El sistema de transporte de personas y mercancías en nuestro país depende mayoritariamente de la red nacional de carreteras que, de acuerdo con datos del Anuario Estadístico del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 2022, tiene una longitud total de 402,622 kilómetros, de los cuales 8,764 se encuentran en Coahuila, conformados por 1,793 kilómetros de carreteras troncales, 3,226 de alimentadoras y 3,745 de caminos rurales revestidos.

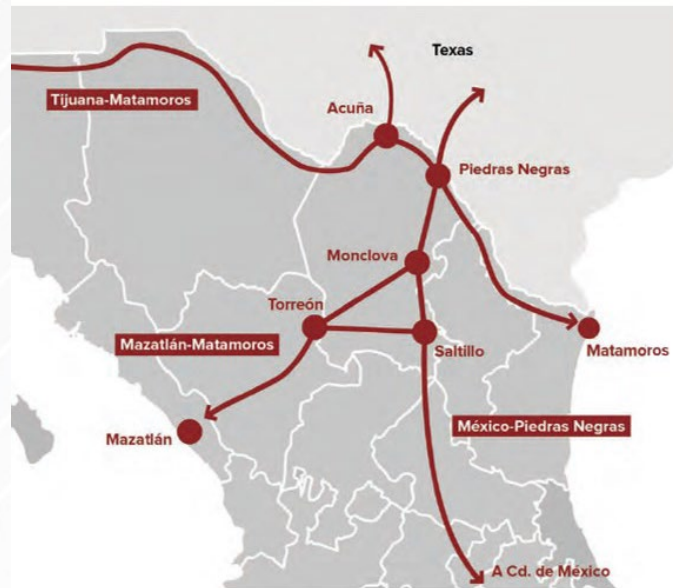
LONGITUD DE LA RED ESTATAL DE CARRETERAS SEGÚN CARACTERÍSTICAS Y TIPO DE SUPERFICIE DE RODAMIENTO, 2022 (KILÓMETROS)

Clasificación	Coahuila	Pavimentada			Revestida
		Subtotal	Cuatro o más carriles	Dos carriles	
Red de carreteras	1,793	1,793	718	1,075	
Libres	1,484	1,484	483	1,001	
De cuota	309	309	235	74	
Red alimentadora	3,226	3,226	142	3,084	
Red rural	3,745				3,745
Total	8,764	5,019	860	4,159	3,745

Fuente: SICT, Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes, 2022. Recuperado de: https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/PDF/DEC-PDF/Anuario_SICT_2022.pdf.

Las carreteras comunican y dan acceso a las principales ciudades, puertos marítimos, puntos fronterizos y poblaciones de toda la nación, a través de 15 ejes troncales que conforman el corredor carretero del país, de los cuales dos cruzan territorio coahuilense: de manera longitudinal el México-Nuevo Laredo, con ramal a Piedras Negras, y de forma transversal el Mazatlán-Matamoros.

CORREDORES LOGÍSTICOS QUE CRUZAN POR COAHUILA



Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza, 2024.

El corredor troncal México-Nuevo Laredo, carretera federal 57, con ramal a Piedras Negras, es el más importante del país para el movimiento de mercancías y personas; tiene una longitud total de 1,544.4 kilómetros, de los cuales, 415 corresponden al ramal que va de Saltillo a Piedras Negras; cuenta con tramos que cruzan vialidades urbanas en las poblaciones de Castaños, Monclova y Sabinas.

Cerca de la frontera, este corredor tiene cruce con la carretera federal 2, que recorre 2,140 kilómetros entre Tijuana (Baja California) y Matamoros (Tamaulipas). En particular, hay 644 km que bordean la frontera con los Estados Unidos y que llevan de Acuña (Coahuila) al puerto tamaulipeco.

El eje carretero troncal Mazatlán-Matamoros cruza por nuestra entidad a través de la carretera federal 30, que es parte de lo que localmente denominamos el eje carretero Laguna-Norte, el más grande del estado. Se origina en Torreón y tiene una longitud de 368 kilómetros hasta Monclova. De ahí, por la carretera federal 57, se puede llegar a Acuña (671 kilómetros totales) y a Piedras Negras (606 kilómetros totales). A lo largo del recorrido, aún cuenta con tramos que cruzan vialidades urbanas en varias localidades, como San Pedro, Cuatro Ciénegas, Sacramento, Nadadores, San Buenaventura, Frontera y Monclova.

➤ Ejes interestatales

Al interior de nuestro territorio, es posible identificar dos ejes interestatales que conectan a nuestro estado en sentido este-oeste y norte-sur.

Este-oeste

- El Corredor Económico del Norte une desde Sinaloa hasta Tamaulipas, pasando por Durango, Chihuahua, Coahuila y Nuevo León.
- En Coahuila, este corredor comprende las autopistas Torreón-Salttillo y Saltillo-Monterrey, incluyendo el libramiento Norponiente de Saltillo.
- Con este corredor conectan diversos tramos federales y alimentadores que se constituyen en ventanas de oportunidad para el desarrollo del comercio y la ubicación de desarrollos industriales, parques logísticos y polos comerciales.

Norte-sur

- Este eje carretero ofrece una salida a la frontera para la región centro-occidente, pues pasa por Coahuila en la ruta Saltillo-Monclova-Piedras Negras/Acuña.
- Este corredor potencia las obras de modernización en Zacatecas-Salttillo y se interseca también con el Corredor Económico del Norte.

CARACTERÍSTICAS DE LOS EJES INTERESTATALES

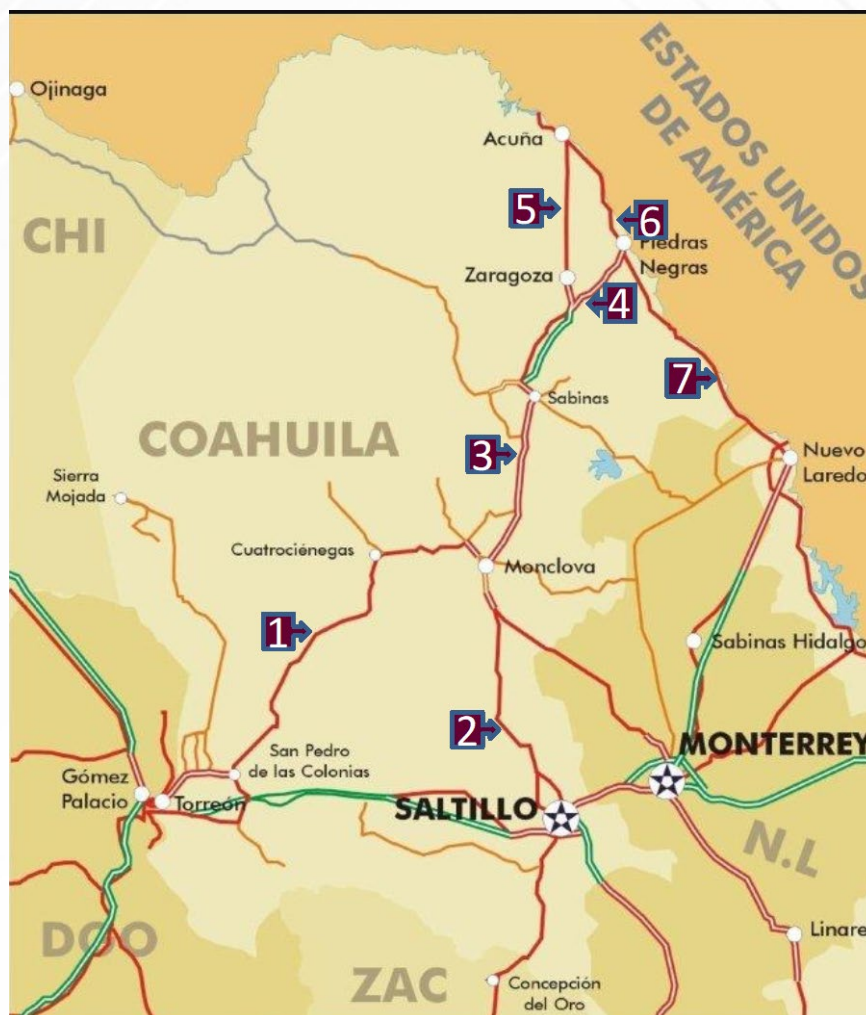
Carretera	Características
Libramiento Norte de La Laguna	Autopista de cuota concesionada con longitud de 42 km.
Torreón-Salttillo-Monterrey Tramo: Libramiento Norponiente de Saltillo	Autopista de cuota concesionada con longitud de 45.3 km.
Torreón-Salttillo-Monterrey Tramo: La Cuchilla-Zapata-Matamoros	Ruta alterna a la autopista de cuota; requiere modernización a 12 metros en 48 km.
Salttillo-Zacatecas	Longitud de 76.5 km. Modernizados hasta 2007: 33.0 km Modernizados 2007-2010: 32.5 km Modernización pendiente: 11 km Impacto regional: Con la modernización de esta carretera se culminaría la unión de los corredores Querétaro-Ciudad Juárez y Mazatlán-Matamoros.
Salttillo-San Luis Potosí Tramo: Puerto México-Entronque Carretera Saltillo-Zacatecas	Se requiere la modernización a 4 carriles en 57 km para aumentar su capacidad y nivel de servicio.

Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza, 2024.

➤ Ejes estatales

Existen siete ejes estatales identificados, principalmente, como rutas federales no consideradas por la Federación como corredores carreteros troncales. Por sus características de aforo, especificaciones y estado de conservación se han identificado como susceptibles de alojar proyectos de modernización o mejoramiento que den la funcionalidad requerida para facilitar la comunicación entre las regiones y apoyar el desarrollo de todo el estado, así como conectar con los corredores interestatales y complementar la infraestructura que conecta el sur del estado con los puertos fronterizos y el este.

EJES ESTATALES



Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza, 2024.

CARACTERÍSTICAS DE LOS EJES INTERESTATALES

Carretera	Características
Torreón-San Pedro-Cuatro Ciénegas-Monclova	De los 293 km de longitud total, están modernizados a 4 carriles 58 km entre Torreón y La Cuchilla. Los 181 km entre San Pedro y Cuatro Ciénegas se modernizaron a 4 carriles en los accesos a las cabeceras municipales (20 km), y el resto del tramo a 12 metros. Requieren modernización y construcción (estudios técnicos): La Cuchilla-San Pedro, libramiento San Pedro y San Buenaventura-Abasolo-Estación Hermanas.
Saltillo-Monclova	De los 217 km de longitud total, están modernizados a 4 carriles 25 km del tramo Monclova-Castaños-Gloria, los restantes 192 km requieren modernización según determine su estudio de capacidades y demanda, para establecer condiciones propicias para el corredor norte-sur.
Monclova-Sabinas	Los 96 km ya están modernizados a 4 carriles. Se requiere la construcción del libramiento de Sabinas y de un entronque en Estación Hermanas.
Allende-Piedras Negras	54 km ya están modernizados a 4 carriles
Zaragoza-Acuña	91 km ya están modernizados a 12 m.
Piedras Negras-Acuña	84 km, se requiere concluir la modernización.
Piedras Negras-Guerrero-límite del estado con Nuevo León	Se requieren modernizar a 12 m 129 km de la ruta fronteriza conocida como La Ribereña. Del lado de Nuevo León y Tamaulipas es necesario modernizar la Ruta 2.

Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza, 2024.

➤ Carreteras alimentadoras y rurales

Las rutas alimentadoras y rurales conforman el sistema básico de carreteras de la entidad. Se tienen identificados diversos proyectos relacionados con este tipo de carreteras susceptibles de ser realizados, que atienden las necesidades de comunicación local y de acceso a los corredores estatales e interestatales, y que mejorarían la conectividad local, el acceso a municipios y comunidades, así como el desarrollo de rutas complementarias a los ejes estatales.

La red carretera y de caminos requiere importantes intervenciones de modernización que permitan mejorar su capacidad vial y aumentar su nivel de servicio para adecuarlas a los requerimientos de transportación segura y eficiente de pasajeros y mercancías. Además, permitirían integrar Región Desierto, zona con potencial para el desarrollo de la generación de energía limpia.

En este contexto, promoveremos y gestionaremos la modernización de las condiciones operativas de la red carretera que cruza por nuestro territorio, mediante la identificación de los proyectos que permitan cumplir con dicho propósito.

➤ Alianzas logísticas y puertos fronterizos

De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2004), las inversiones en infraestructura contribuyen al crecimiento, a su vez, la ausencia de infraestructura adecuada constituye limitaciones para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico.

Coahuila es uno de los principales motores económicos de México. De acuerdo con el INEGI, la participación del estado en el PIB nacional es de 3.9% ubicándose entre las 10 principales economías estatales del país. Se ha estimado que el PIB estatal cerró crecimiento a una tasa de 3.5% anual en el 2023, y que alcanzó un valor nominal cercano a 905 mil millones de pesos¹.

Las exportaciones de lo que aquí se produce prácticamente se han duplicado en los últimos 10 años, en términos nominales. De acuerdo con el INEGI (2022), con un total de 61,538 millones de dólares, Coahuila se ubicó como el segundo estado con más exportaciones y una contribución de 12% del total nacional.

La participación de nuestro estado en el comercio internacional nos coloca como una de las entidades más productivas de México. El 90% de las exportaciones son hacia los Estados Unidos y se realizan a través de dos de los cruces fronterizos que existen con Texas, el de Ciudad Acuña a Del Río y el de Piedras Negras a Eagle Pass. Mejorar la conectividad y ampliar la oferta en estos dos puertos fronterizos es muy necesario para el desarrollo económico del estado y del país.

¹ BBVA Research, con información del INEGI. Situación Regional Sectorial México, segundo semestre de 2023.

En este contexto, Coahuila tomará un rol central en el proceso de relocalización de las cadenas de valor o *nearshoring*, al ser el candidato natural para capturar la llegada masiva de empresas que llegarán a generar producción provenientes de otros países que buscan acceder al mercado norteamericano debido a nuestra ubicación geográfica, alianzas logísticas y posición competitiva.

En este gran cambio en la dinámica del comercio internacional se transita de garantizar las cadenas de suministro globales hacia un enfoque que busca balancear la resiliencia de la cadena de valor ante choques externos, ya sean políticos, económicos, climáticos o sociales, y ahora influirán en gran medida los tiempos de traslado de las mercancías.

Nuestra posición geográfica estratégica, las vías de comunicación carreteras, ferroviarias, aeroportuarias, los cruces fronterizos y las obras de infraestructura que se proyectan deberán consolidarse como parte de una agenda binacional y en el marco de un plan maestro de comercio fronterizo.

En este sentido, Coahuila se ha adherido a importantes acuerdos logísticos, tales como el Corredor Económico del Norte (COREN) —el principal corredor transversal del norte de México que atraviesa los estados de Sinaloa, Durango, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas—, y el Plan Regional de Conectividad Intermodal (Ports to Plains Regional Intermodal Connectivity) —que une a México con Estados Unidos y Canadá—.



PORTS TO PLAINS



Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza, 2024.

El Ports to Plains tiene como principales objetivos reducir la congestión de los puertos a lo largo de la frontera México-Texas, fomentar el incremento del comercio entre Estados Unidos, México y Canadá, así como proporcionar otras alternativas a corredores congestionados a través de las principales áreas metropolitanas.

Para fortalecer la infraestructura de este corredor en la entidad se requiere mejorar y ampliar la infraestructura mediante la construcción de una serie de libramientos carreteros que mejoren los tiempos de traslado.

Consolidar los ejes carreteros que unen a nuestro estado, a través de la modernización de carreteras y la construcción de libramientos y puentes, permitirá reducir distancias y tiempos de recorrido, además de elevar la clasificación de algunos de los tramos carreteros para la circulación de vehículos pesados y la operación de más industrias, comercios y servicios que generen mejores empleos.

Transporte ferroviario

Asociado con la infraestructura carretera, se considera estratégico revisar la situación respecto a la infraestructura ferroviaria y promover el transporte multimodal hacia nuestros puertos fronterizos, dada su creciente utilización.

La longitud de las vías férreas en la entidad es de 2,218 kilómetros y representa el 8.2% del inventario nacional. De acuerdo con cifras del Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes (SICT, 2022), de la longitud total, 1,373 kilómetros están concesionados —181 kilómetros al ferrocarril Noreste, 826 al ferrocarril Pacífico Norte y 366 al ferrocarril Coahuila-Durango—.

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN COAHUILA

Longitud (km)	Coahuila	Nacional	Porcentaje respecto al nacional (%)
Vías férreas totales	2,218	26,914	8.2
Troncales y ramales	1,699	20,826	8.2
Secundarias	367	4,533	8.1
Particulares	152	1,555	9.8
Vías férreas concesionadas	1,373	17,642	7.8
Noreste	181	4,311	4.2
Pacífico Norte	826	6,867	12.0
Coahuila-Durango	366	974	37.6

Fuente: SICT, Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes, 2022. Recuperado de: https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/PDF/DEC-PDF/Anuario_SICT_2022.pdf.

En el país existen 16 puertos y fronteras de carga, dentro de los cuales se encuentra el cruce ferroviario de Piedras Negras, a través del cual, el comercio internacional promedio anual de los últimos cinco años registró exportaciones por más de 5.5 millones de toneladas de carga, mientras que las importaciones fueron de 13.5 millones de toneladas. De esta forma, gracias a la posición estratégica de Piedras Negras, el volumen de carga ferroviaria en esta frontera respecto al nacional representa 20% de las importaciones y 22.6% de las exportaciones.

Aeropuertos

Los aeropuertos, generalmente definidos como todo aquel terreno en el que podemos encontrar instalaciones y pistas destinadas al despegue, aterrizaje y tráfico de aeronaves, así como el mantenimiento, carga de combustible, embarque y desembarque de pasajeros, entre otros servicios conexos, son esenciales en el desarrollo económico de cualquier lugar, mejoran las comunicaciones, generan empleo, impulsan la actividad económica y revalorizan el entorno.

El proceso de globalización actual hace que sea imprescindible el contar con transporte aéreo, tanto en las actividades turísticas como las de negocios, por lo cual ha adquirido particular importancia estratégica.

La localización geográfica de la infraestructura estatal aeroportuaria es estratégica, ya que tiene cobertura en todas las regiones del estado y, por tanto, representa un área de oportunidad para la conformación de una industria aeronáutica que nos permita generar un desarrollo socioeconómico más dinámico y equilibrado, además de propiciar el crecimiento industrial, comercial y turístico.

En este contexto, nuestra entidad cuenta con un sistema estatal aeroportuario y, durante el 2023, las estadísticas de operación registraron 35,002 pasajeros, 17,523 aterrizajes y despegues y 4,691 toneladas de carga.



INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN EL ESTADO

Denominación	Municipio	Código de identificación	Pista	Dimensiones de la pista (m)	Calles de rodaje (m ²)	Plataformas (m ²)
Aeropuerto Internacional Plan de Guadalupe	Ramos Arizpe	SLW	17/35	2,960 x 45	109,344	Principal: 26,265 General: 19,375
Aeropuerto Internacional Piedras Negras	Piedras Negras	PNG	12/30	2,050 x 32	3,315	5,600
Aeropuerto Internacional Venustiano Carranza	Frontera	MOV	06/24	2,100 x 45	3,915	3,915
Aeropuerto Internacional Nuevo Acuña	Acuña	EFN	13/31	1,800 x 30	4,600	6,750
Aeródromo Región Carbonífera	Sabinas	RCF	11/29	1,800 x 30	2,000	10,000
Aeródromo Constituciona lista	Cuatro Ciénegas	CUC	07/25	1,200 x 22	-	Asfaltada: 4,400 De cloruro de calcio: 22,200
Aeródromo de Múzquiz	Múzquiz	MUZ	13/31	1,200 x 19	1,404	7,170

Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza. Elaboración propia con datos de los Servicios Estatales Aeroportuarios, 2024.

En el caso del Aeropuerto Internacional Francisco Sarabia de Torreón, el más importante del estado por el volumen de operaciones de pasajeros, la administración está a cargo del Grupo Aeroportuario Centro Norte (OMA), a través de una concesión federal. Maneja tráfico aéreo nacional e internacional y registró un crecimiento superior a 25% en la última década. La infraestructura de este aeropuerto cuenta con 185,000 m² de pistas, 54,300 m² de plataforma y 9,400 m² de rodajes.

De acuerdo con información de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), en nuestra entidad se tienen registros de 243 Aeronaves y de acuerdo con las matrículas, 129 son Comerciales XA, 107 Privadas XB y 7 Oficiales XC.

Obras públicas

Una ciudad, o localidad, es una estructura integrada de vida, trabajo y movilidad. Las ciudades son creaciones humanas por excelencia —obra y reflejo de un proyecto de sociedad—, son un laboratorio vivo para la búsqueda consciente de avances en movilidad, sustentabilidad, identidad y coexistencia².

Según Natalia Escudero, en la actualidad, la ciudad sustentable es definida como “*una ciudad en la cual la esfera política y los ciudadanos tienen un proyecto común de desarrollo centrado en el mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes, ...establecido a partir de 1) una ética de habitar juntos la ciudad; 2) la continuidad histórica del proceso de desarrollo de las morfologías urbanas y 3) la disminución del impacto del sistema urbano sobre el medio ambiente...*”³.

En este contexto, haremos de las obras públicas construcciones, edificaciones y servicios que en su diseño orienten el crecimiento de las localidades en forma sustentable, valorizando la escala humana, los espacios públicos, el transporte, el peatón y, en general, la movilidad, el patrimonio ambiental, histórico y cultural, el escenario de encuentro y coexistencia de diversidades, mediante la provisión eficiente de obras y servicios que posibiliten la cohesión social con el entorno, la conectividad territorial accesible y la calidad de vida de las personas.

Desarrollo urbano

Coahuila tiene una población de 3,146,771 personas, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, lo que nos coloca en el lugar 15 a nivel nacional por el número de habitantes, con una tasa de crecimiento de 1.4%. Asimismo, el censo muestra que más de 70% de la población vive en localidades de más de 100 mil habitantes y que alrededor del 90% lo hace en áreas urbanas.

En la entidad, 83.3% de la población vive en cuatro zonas metropolitanas conformadas por 12 municipios —Torreón, Matamoros y Francisco I. Madero; Monclova, Frontera, Castaños y San Buenaventura; Piedras Negras y Nava y Saltillo, Ramos Arizpe y Arteaga—, así como en una zona conurbada por dos municipios —Sabinas y San Juan de Sabinas—.

A nivel nacional, el fenómeno metropolitano constituye un elemento de gran relevancia e importancia en el desarrollo y la planificación. Las metrópolis, consideradas como concentraciones de gran tamaño y complejidad, desempeñan un papel crucial en la economía y demografía del país⁴.

² Escudero Peña, Natalia. (2017). Movilidad Urbana y Ciudad Sustentable. Chile. Editorial Fondo de Cultura Económica.

³ Ídem.

⁴ Metrópolis de México 2020, 1ª Edición, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Consejo Nacional de Población e Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/sedatu/MM2020_06022024.pdf.

ZONAS METROPOLITANAS Y CONURBADAS DE COAHUILA. CONFORMACIÓN, POBLACIÓN Y DENSIDAD

Zona Metropolitana (ZM) o Conurbación (ZC)	Municipios	Población urbana	Superficie urbana (ha)	Densidad urbana (población/ha)	Densidad en la ZM o ZC
ZM La Laguna (Coahuila)	Francisco I. Madero*	59,035	29,018.60	21.01	53.6
	Matamoros	118,337		58.3	
	Torreón	720,848		81.3	
ZM Monclova-Frontera	Castaños	29,128	12,488.30	26.1	52.7
	Frontera	82,409		54.9	
	Monclova	237,957		57.5	
	San Buenaventura	24,759		28.9	
ZM Piedras Negras	Nava	33,129	7,639.10	47.5	63.1
	Piedras Negras	176,327		65.9	
ZM Saltillo	Arteaga	29,578	25,222.20	36.1	88.5
	Ramos Arizpe	122,243		83.5	
	Saltillo	879,958		90.3	
ZC Sabinas-Nueva Rosita	Sabinas	64,811	5,065.10	44.1	43.3
	San Juan de Sabinas	42,260		42.2	

*No se encuentra considerado en el documento de Metrópolis de México 2020, sin embargo, se encuentra dentro del Convenio de Coordinación para impulsar la Gobernanza Metropolitana en la Zona Metropolitana Interestatal de La Laguna.

Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza. Elaboración propia con datos del INEGI (2020). Metrópolis de México 2020. Recuperado de: <<https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=702825007073>>.

➤ Desarrollo urbano y ordenamiento territorial

En el marco general de la cooperación entre el Sistema de Naciones Unidas y el Gobierno de México para implementar la Agenda 2030 a nivel local, el Gobierno del Estado de Coahuila y el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) desarrollaron la Estrategia Integral de Vivienda Adecuada y Urbanización Sostenible del Estado de Coahuila (EVAUS), la cual contiene políticas urbanas y de vivienda al 2030. La Estrategia se publicó en el Periódico Oficial del Estado el 1 de abril de 2022, por lo que constituye una herramienta para reformar a Coahuila hacia un modelo sostenible de urbanización y desarrollo territorial, incluyendo sus herramientas de planeación, jurídicas, de participación ciudadana; en una responsabilidad compartida con los gobiernos federal y municipales, el sector privado, la sociedad civil, la academia y la ciudadanía en general.

En este sentido, es importante señalar que a nivel estatal los instrumentos que marcan el rumbo y las acciones a realizar respecto a la planeación urbana y metropolitana del estado están desactualizados, por lo que es necesario contar con estrategias a nivel territorial y urbano para la consolidación de los centros de población y zonas metropolitanas, además de la atención a temas prioritarios.

INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN A NIVEL ESTATAL, REGIONAL Y METROPOLITANO Y SU ACTUALIZACIÓN

Instrumento	Fecha de elaboración
Programa Estatal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial de Coahuila de Zaragoza 2011-2017	Octubre de 2012
Programa Estatal de Ordenamiento Territorial del Estado de Coahuila de Zaragoza	Agosto de 2016
Programa Regional de Gestión de Riesgo y Ordenamiento Territorial de Coahuila de Zaragoza	No disponible
Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Carbonífera	Noviembre de 2017
Programa Regional de Gestión de Riesgo y Ordenamiento Territorial Norte de Coahuila de Zaragoza (PREGROT Norte)	Enero de 2018
Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana Interestatal de La Laguna 2023-2038 (Coahuila-Durango)	Agosto de 2018
Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana Saltillo-Ramos Arizpe-Arteaga (Sureste)	Agosto de 2018
Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana Monclova-Frontera-Castaños (Centro)	Octubre de 2018
Programa de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana Piedras Negras-Nava (Norte)	Octubre de 2018

Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza, 2024.

En lo que se refiere a las zonas metropolitanas de Saltillo, Monclova-Frontera y Piedras Negras, se tienen estudios metropolitanos del año 2018, considerando que estas zonas han crecido en términos de población y territorio, por su interacción de población en cuanto a movilidad, educación, economía, vivienda y servicios, es necesario adecuar sus instrumentos de planeación a las nuevas realidades y la visión de las nuevas políticas de desarrollo sostenible como son la Agenda 2030 y la EVAUS Coahuila, así como formular el programa de ordenamiento de la zona conurbada de Sabinas, recientemente incluida en la publicación *Metrópolis de México*, en la posición número 11 de 22 respecto a su productividad.

La planeación metropolitana es una herramienta que fortalece los procesos de gobernanza metropolitana e incide de forma efectiva en un desarrollo urbano sostenible, a partir de la visión metropolitana conjunta entre los distintos actores del territorio. En este sentido, el Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de La Laguna se encuentra en su etapa final de elaboración, en proceso de aprobación, y se desarrolló en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), el Gobierno del Estado de Durango y los municipios que la conforman, por lo que es conveniente se continúe con las acciones que permitan su aprobación y publicación.

La planeación más cercana al territorio queda reflejada en los Planes Directores de Desarrollo Urbano de los Centros de Población de los 38 municipios del estado, 86% de los cuales son anteriores a 2017, año en se publicó la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza, por lo que resulta necesaria la revisión y actualización de estos instrumentos, considerando imprescindible la de los municipios que conforman alguna zona metropolitana o conurbada, continuando con los de los municipios con población mayor a 100 mil habitantes y los que por su adecuada vinculación con la región ayudan a impulsar el desarrollo, como el caso de Viesca, en la Región Laguna, y Parras, en la Sureste.



CENTROS DE POBLACIÓN CON PLAN DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO

Región	Municipios	Fecha de publicación
Carbonífera	Juárez	04/02/2014
	Múzquiz**	29/05/2015
	Progreso	31/01/2014
	Sabinas	25/02/2014
	San Juan de Sabinas	07/02/2014
Desierto	Cuatro Ciénegas	14/11/2017
	Lamadrid	20/10/2017
	Nadadores	17/10/2017
	Ocampo	11/12/2015
	Sacramento	24/10/2017
	San Buenaventura	02/09/2016
Centro	Abasolo	17/10/2017
	Candela	23/05/2017
	Castaños	28/02/2014
	Escobedo	16/05/2017
	Frontera	21/01/2014
	Monclova**	24/01/2014
Cinco Manantiales	Allende	10/11/2017
	Morelos	10/10/2017
	Nava	28/01/2014
	Villa Unión	10/11/2015
	Zaragoza	10/10/2017
Laguna	Francisco I. Madero**	03/10/2017
	Matamoros	11/02/2014
	San Pedro**	06/09/2016
	Sierra Mojada	09/09/2016
	Torreón*	10/02/2023
	Viesca	03/11/2017
Norte	Acuña*	13/10/2020
	Guerrero	10/11/2015
	Hidalgo	20/10/2015
	Jiménez	20/10/2017
	Piedras Negras*	07/01/2022
Sureste	Arteaga**	03/06/2005
	General Cepeda*	10/10/2023
	Parras	07/11/2017
	Ramos Arizpe	04/03/2016
	Saltillo*	09/11/2021

* Elaborados en fecha posterior a la publicación de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza. ** En proceso de actualización.

Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza, 2024

No obstante, los avances en materia de planeación urbana, las ciudades no han logrado consolidar un crecimiento ordenado y, por el contrario, las manchas urbanas siguen expandiéndose en desproporción al crecimiento de la población, por lo que es urgente destinar recursos para lograr una planeación urbana sustentable y mejora la calidad de vida de los coahuilenses.

➤ **Gestión urbana, zonas metropolitanas y patrimonio inmueble construido**

Las zonas históricas y con valor cultural reflejan los valores y la identidad de sus habitantes y albergan un importante patrimonio inmueble construido. Con la finalidad de atender de manera adecuada la preservación del legado cultural de estos inmuebles, se requiere contar con los programas parciales de reactivación de los centros históricos.

Actualmente, se cuenta con declaratorias de Centros y Sitios Históricos y programas parciales de Acuña, Frontera, Parras, Ramos Arizpe, Saltillo y Torreón, sin embargo, es necesaria la instalación de las juntas municipales de Protección y Conservación del Patrimonio Edificado que, en conjunto con las áreas técnicas municipales y estatales en esta materia, permitirán generar acciones de conservación y protección sobre estas áreas o inmuebles particulares, con usos dinámicos que refuercen la identidad local con mejor y mayor aprovechamiento del equipamiento y servicios.

En cuanto al marco legal y reglamentario, en 2017 se elaboró una nueva Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Coahuila de Zaragoza, pero carece de una reglamentación para la operación efectiva de las políticas locales, la planeación del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial —espacio público, áreas verdes, áreas de reserva, acciones urbanísticas, fraccionamientos y conjuntos habitacionales, entre otros—, además de fortalecer las atribuciones de las áreas involucradas en el desarrollo urbano y el ordenamiento territorial para que logren incentivar la participación conjunta entre los sectores público, privado y social. Por lo expuesto, en esta administración se elaborará el reglamento de dicho ordenamiento jurídico.

Hoy, Coahuila cuenta con cuatro institutos municipales de planeación: Matamoros, Piedras Negras (no en operación), Saltillo y Torreón. Estos institutos son necesarios para crear un proceso de planeación estratégica integral de largo plazo que guíe al municipio en la toma de decisiones, vigile la adecuada aplicación de sus instrumentos de planeación y sea un canal para la participación ciudadana. Por lo anterior, se promoverá el funcionamiento del Instituto de Planeación Municipal de Piedras Negras y el fortalecimiento de los demás.

En materia de participación ciudadana, con el objetivo de asegurar la consulta, opinión y deliberación de las políticas de ordenamiento territorial y planeación del desarrollo urbano y metropolitano, se instalaron los consejos ciudadanos de las cuatro zonas metropolitanas (Sureste, Centro, Norte y de La Laguna, que compartimos con Durango), de igual manera, se encuentra instalado el Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Coahuila de Zaragoza.

Conforme a este panorama, y con el objetivo de fortalecer la gobernanza en sus diferentes niveles, además de promover la participación de los diversos sectores en el desarrollo urbano y metropolitano del estado, es necesario revisar y actualizar sus integrantes y reactivar su funcionamiento y operación como órganos de participación ciudadana.

Transporte y movilidad

El crecimiento urbano en las zonas metropolitanas de Coahuila ha experimentado una expansión considerable hacia sus áreas periféricas en los últimos años. Este fenómeno ha conllevado una mayor dispersión de la población y una centralización de las actividades industriales, comerciales y de servicios. Como resultado, se ha generado un incremento significativo en los desplazamientos diarios, así como en la demanda de infraestructura y servicios, entre ellos el de transporte público.

Por lo tanto, es necesario apoyar a los municipios para que lleven a cabo una reestructuración y reordenamiento del sistema de transporte colectivo urbano e intermunicipal para optimizar los recorridos y horarios, en aras de garantizar una movilidad sustentable, inclusiva y accesible para toda la población.

En el año 2022, el parque vehicular en Coahuila lo conformaban 1,127,781 vehículos en operación (675,089 automóviles, 130,374 camiones de pasajeros, 273,725 camiones y camionetas de carga y 48,593 motocicletas), un incremento de 8.5% en relación con el año inmediato anterior. Este aumento del número de vehículos en circulación provoca, además de congestión vehicular dentro de las ciudades, un impacto significativo al medio ambiente, por lo que es necesario disminuir el uso del automóvil privado o particular e impulsar el uso del transporte público, para lo cual es necesario llevar un proceso de implementación de sistemas masivos e integrados de transporte público que se conviertan en un medio de transporte eficiente para la población, con rutas más directas y unidades amigables con el medio ambiente.

PARQUE VEHICULAR EN COAHUILA

Año	Total	Automóviles	Camiones para pasajeros	Camiones y camionetas para carga	Motocicletas
2020	1,005,474	609,721	114,809	247,563	33,381
2021	1,039,056	629,839	119,360	247,028	42,829
2022	1,127,781	675,089	130,374	273,725	48,593

Fuente: INEGI. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación, 2022. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/vehiculos.asp?s=est&c=13158&proy=vmrc_vehiculos.

Los trámites en materia de transporte público, cualquiera que estos sean, ofrecen la oportunidad de mejorar el proceso para su ejecución. Al mes de diciembre de 2023, el total del padrón de vehículos de transporte público ascendió a 25,578 unidades.

UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO ACTIVOS POR MODALIDAD

Modalidad	Unidades
Taxis	15,810
Personal	5,436
Pasajeros urbano	1,698
Escolar	875
Pasajeros intermunicipal	709
Carga de materialistas	579
Grúas	160
Transporte especializado para personas con discapacidad	121
Carga	95
Servicio de transporte de agua	45
Transporte mixto de pasaje y carga	17
Carga minerales a granel	11
Remolques	14
Carga ligera	8
Total	25,578

Fuente: SIDUM. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza. Elaboración propia con datos de la Subsecretaría de Transporte y Movilidad, 2023.

En este contexto, es necesario realizar una actualización del Sistema de Información para el Control del Transporte del Estado de Coahuila (SICTEC) para fortalecer y mejorar los procesos relacionados con el registro y trámites de alta, plaqueo y refrendo de permisos estatales, así como de las concesiones municipales y estatales.

La licencia de conducir es el documento que acredita que una persona cuenta con los conocimientos y habilidades necesarias para la operación de un vehículo a motor. Durante el periodo 2017-2023, el Gobierno del Estado emitió 1,598,606 licencias. Actualmente, se emiten en su formato tradicional de tarjeta plástica, sin embargo, las innovaciones tecnológicas existentes posibilitan la emisión de documentos oficiales de manera digital. En este tema, habremos de trabajar para adoptar estas nuevas tecnologías para reducir costos y agilizar los procesos de emisión de las licencias.

En cuanto a seguridad vial, los accidentes a nivel nacional y estatal son la segunda causa de muerte de niños y niñas de 5 a 11 años⁵. Por esta razón, en 2017 se puso en marcha un programa para fomentar la cultura vial y prevenir accidentes entre operadores de transporte público y estudiantes de nivel medio superior y superior. A partir de entonces se ha registrado una disminución de accidentes, por lo que es necesario fortalecer este programa para continuar con esa tendencia.

► Transporte masivo y de personal

El transporte, desde siempre, ha sido y es un medio de traslado de personas y bienes de un lugar a otro. Ello genera actividades económicas, mismas que están al servicio del interés público, incluyendo todos los medios e infraestructuras implicadas para este fin.

El progreso o el atraso de las ciudades, como en todo el mundo, se ha visto influenciado por el transporte, y los municipios del estado no están exentos a esta situación; el acelerado crecimiento de los centros urbanos y el aumento de los negocios centralizados locales han incrementado la necesidad de transportar de un lugar a otro, en forma masiva, a mayores distancias y en un tiempo menor, no solo a las personas, sino también a las mercancías, teniendo como destino aquellos lugares que generan mayor utilidad dentro de las ciudades.

Sin embargo, dentro de los municipios que conforman las regiones Centro, Norte, Laguna y Sureste, hay un problema de distribución del transporte que impide atender satisfactoriamente su demanda, lo que a su vez limita su crecimiento. Esto se debe al crecimiento acelerado de la infraestructura urbana a causa del aumento de la población y sus necesidades de vivienda, limitaciones financieras para la renovación del parque automotor y la falta de planeación desde un modelo institucional normativo y técnico en el aspecto vial.

Para atender esta problemática es necesario contar con Planes Integrales de Movilidad Sustentable (PIMUS), que son instrumentos de planeación diseñados para satisfacer las necesidades de movilidad de personas y mercancías en las ciudades, reduciendo al máximo los costos sociales y ambientales del sistema de transporte.

Los PIMUS son instrumentos moldeables que buscan integrar la planeación de la movilidad en los planes de desarrollo urbano y desarrollo económico a nivel municipal, para que pueda dotarse a la ciudad de espacios públicos de calidad y se agilicen los traslados de las personas a través de diferentes modos de transporte conectados entre sí, siempre con estándares óptimos de calidad y confortabilidad.

Mediante el desarrollo e implementación de los PIMUS se logran impactos sociales y urbanos que contribuyen a lograr ciudades prósperas y eficientes, tales como cohesión

⁵ CONAPO. Consejo Nacional de Población. Principales causas de muerte de la población en México, 2020. Análisis por entidad federativa de residencia, sexo y edad. Recuperado el 3 de abril de 2024 de: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/792297/CM2020_NINIOS_5_11_ANIOS_OK.pdf.

social, activación de la economía y un mejor aprovechamiento del tiempo de las personas, lo que en consecuencia eleva la competitividad y aumenta la productividad.

Aunado a lo antes mencionado, los vehículos que prestan el servicio de transporte de personal han originado problemas de congestión vial en los horarios de mayor tráfico, como en el caso de la ciudad de Saltillo, ya que en un aforo realizado por parte de la Subsecretaría de Transporte y Movilidad se desprende que, en un solo día, circulan entre las principales vialidades de la ciudad más de seis mil de estos vehículos.

Lo anterior requiere realizar un análisis integral de las rutas de este servicio para reducir al máximo este problema que se presenta de manera continua, principalmente en Saltillo y Torreón, con el objeto de optimizar las rutas de transporte especializado de personal, es decir, ubicar las vialidades más aptas para que el servicio de transporte de personal pueda circular sin que ello provoque congestiones viales u otros que puedan presentarse por la saturación de las principales vialidades de estas ciudades.

Por otra parte, las innovaciones tecnológicas han permitido que diversos documentos oficiales se puedan obtener de manera digital y éstos tengan la misma validez que los documentos en formato físico que expiden las autoridades federales, estatales o municipales, es por lo que debemos modernizar el proceso de emisión de licencias de conducir mediante el uso de nuevas tecnologías y expedirlas en formato digital.





2.

Visión y Misión



Visión

Coahuila habrá llegado al siguiente nivel siendo un referente nacional en materia de infraestructura sostenible, consolidándose como un estado bien conectado, competitivo, moderno y accesible, en el que a través de una red de comunicaciones multimodal y territorial modernizada y con buenos niveles de servicio se pueda realizar el tránsito seguro de personas, transportes y mercancías. Además, será un estado donde habrá una provisión eficiente de obras y servicios públicos y acceso a la movilidad sustentable, con un sistema de planificación y ordenamiento territorial y metropolitano consolidando, que propiciará una mayor equidad en el acceso a las oportunidades de desarrollo de la población y mejor calidad de vida.

Misión

Trabajaremos de la mano con las y los coahuilenses para ser el gobierno más ciudadano de la historia, brindando espacios de participación en todas las áreas del gobierno. Seremos un equipo altamente eficiente, sólido, comprometido, honesto, responsable y atento a las peticiones más sentidas de la sociedad, el cual se desempeñará siempre bajo un esquema de orden y planeación, cuidadoso de los recursos públicos y abierto a la transparencia y rendición de cuentas.

Seremos un gobierno siempre dispuesto a sumar, a trabajar en coordinación entre los órdenes de gobierno, los poderes, los organismos autónomos, el sector empresarial, la sociedad civil y la ciudadanía, buscando siempre mejorar la calidad de vida de las familias coahuilenses.



3.

Objetivo General, Objetivos Específicos y Líneas de Acción



Objetivo General

Lograr el desarrollo de infraestructura sostenible y la provisión eficiente de obras y servicios que permitan la cohesión social con el entorno, la conectividad territorial accesible y la integración de las cadenas globales de valor, para generar un impacto positivo en el crecimiento económico, la competitividad y la calidad de vida de las personas.

Objetivos específicos y líneas de acción



3.1 Carreteras y puertos fronterizos

Fomentar el desarrollo regional y la competitividad del estado mediante la construcción, modernización, mantenimiento y conservación de la infraestructura carretera y de los puertos fronterizos, cuyo nivel de servicio permita un tránsito de personas y mercancías sostenible, accesible, seguro y eficiente.

Líneas de acción

- 3.1.1** Promover la construcción, modernización y conservación de la red de carreteras, libramientos y caminos que permitan lograr mejores niveles de operación, disminuyan los costos generalizados de viaje, mejoren la seguridad para los usuarios e impulsen el desarrollo logístico de la entidad.
- 3.1.2** Realizar las gestiones necesarias que permitan revertir el deterioro de la red carretera federal e interestatal.
- 3.1.3** Integrar los elementos técnicos necesarios para los proyectos relacionados con obras carreteras y de puertos fronterizos, como proyectos ejecutivos, estudios de demanda, derechos de vía, manifestaciones de impacto ambiental, entre otros.
- 3.1.4** Desarrollar esquemas y mecanismos de inversión privada y mixtos para la construcción, mantenimiento y conservación de la infraestructura vial, que permitan optimizar el aprovechamiento de los activos existentes y la generación de nueva infraestructura.
- 3.1.5** Trabajar en coordinación con agencias nacionales e internacionales para la elaboración de un marco de inversiones sostenibles en materia de infraestructura para Coahuila.

- 3.1.6** Ejecutar obras de infraestructura conforme las especificaciones de los proyectos licitados y contratados, con observancia de las normas técnicas aplicables y rigor en la aplicación y gestión de los recursos autorizados.
- 3.1.7** Atender y concluir prioritariamente las carreteras de acceso a las zonas urbanas y metropolitanas.
- 3.1.8** Evaluar el estado físico de la red carretera a través del uso de métodos y herramientas disponibles en el Manual de Capacidad de Carreteras.
- 3.1.9** Trabajar en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; Caminos y Puentes Federales, y concesionarios privados, en los esquemas de operación, mantenimiento y ampliación de las carreteras de cuota que cruzan por nuestro estado.
- 3.1.10** Gestionar recursos federales del sector comunicaciones y transportes para la construcción, modernización, mantenimiento y conservación de la red carretera federal.
- 3.1.11** Fortalecer y ampliar la cobertura de la red de caminos rurales y carreteras alimentadoras.
- 3.1.12** Impulsar el desarrollo de los proyectos que permitan una mayor accesibilidad en puentes y cruces fronterizos.
- 3.1.13** Promover y apoyar el desarrollo del transporte multimodal, aprovechando las ventajas comparativas de nuestra entidad.
- 3.1.14** Impulsar programas de señalamientos en la red carretera, conforme a la normatividad vigente.
- 3.1.15** Diseñar programas e implementar campañas en materia de seguridad y cultura vial.
- 3.1.16** Revisar y, en su caso, actualizar los lineamientos y reglamentos internos para el seguimiento, supervisión y control de obras y servicios públicos.
- 3.1.17** Fortalecer el capital humano y equipar con herramientas tecnológicas las áreas técnicas vinculadas a la planeación y el desarrollo de infraestructura carretera, transporte, movilidad y obras públicas.



3.2 Transporte ferroviario

Propiciar, promover y gestionar las iniciativas locales orientadas a aumentar la cobertura y operaciones eficientes del sistema ferroviario nacional en territorio coahuilense y cruces fronterizos, como alternativa de transporte por sus ventajas comparativas asociadas.

Líneas de acción

- 3.2.1** Fomentar el aprovechamiento del ferrocarril para potenciar la competitividad económica del estado, apoyando los principales proyectos de inversión previstos por los actuales concesionarios.
- 3.2.2** Incentivar la inversión privada en el incremento de capacidad de trenes, patios y laderos en las zonas con potencial de desarrollo para mejorar la conectividad, con un enfoque logístico y multimodal.
- 3.2.3** Gestionar ante la Federación que la infraestructura ferroviaria existente en nuestro estado, así como la construcción de nueva infraestructura, pueda ser aprovechada para el transporte de pasajeros, a fin de atender la demanda de transporte y contribuir a la movilidad.
- 3.2.4** Gestionar ante la Federación y trabajar en coordinación con la Agencia Federal de Transporte Ferroviario en el diseño e implementación de un nuevo programa de Convivencia Urbano y de Seguridad Ferroviaria para desarrollar proyectos en cruces con ejes carreteros y zonas urbanas de alto aforo vehicular.



3.3 Aeropuertos

Mejorar la infraestructura estatal aeroportuaria e impulsar su fortalecimiento y desarrollo competitivo, para que contribuya al crecimiento del estado.

Líneas de acción

- 3.3.1** Evaluar la situación normativa, técnica y operativa de la red estatal de aeropuertos y aeropistas, para promover la vocación específica que nos permitan superar su problemática y detonar su desarrollo.
- 3.3.2** Modernizar y ampliar la infraestructura aeroportuaria mediante esquemas de inversiones mixtas y sostenibles, para mejorar la conectividad e impulsar el desarrollo regional.
- 3.3.3** Llevar a cabo la certificación y obtener la autorización para el inicio de operaciones del Aeropuerto Internacional Plan de Guadalupe.
- 3.3.4** Elaborar los Programas Maestros de Desarrollo del Sistema Estatal Aeroportuario, a efecto de cumplir con la normatividad vigente y garantizar sus operaciones regulares.
- 3.3.5** Gestionar las concesiones para los aeropuertos internacionales de Piedras Negras y Acuña, cumpliendo con lo establecido en la Ley de Aeropuertos y su reglamento.
- 3.3.6** Promover ante diferentes aerolíneas las operaciones de aviación comercial en el sistema estatal aeroportuario para ofrecer e incrementar vuelos a destinos nacionales e internacionales.
- 3.3.7** Consolidar a la Administradora Coahuilense de Infraestructura Aérea como organismo y agencia encargada del sistema estatal aeroportuario.



3.4 Obras públicas

Dotar de infraestructura al estado, bajo un enfoque de sustentabilidad en el desarrollo de las obras públicas, los servicios e instalaciones, tendiente a mejorar la calidad de vida de la población.

Líneas de acción

- 3.4.1** Identificar las necesidades de obras públicas en todas las regiones del estado.
- 3.4.2** Gestionar y formular proyectos de infraestructura que, dentro del marco normativo, aseguren obras oportunas y de calidad que coadyuven al desarrollo social, el progreso sostenible y el bienestar a los ciudadanos.
- 3.4.3** Priorizar la realización de las obras sociales y de seguridad.
- 3.4.4** Trabajar de forma coordinada con las diferentes dependencias estatales para la ejecución de los proyectos de obra.
- 3.4.5** Analizar, seleccionar y evaluar proyectos de interés social, en coordinación con los gobiernos federal y municipales.
- 3.4.6** Planificar, proyectar, licitar, construir, supervisar y conservar la obra pública en el estado.
- 3.4.7** Dar seguimiento a la aplicación de la planeación y normatividad urbana.
- 3.4.8** Determinar el método más eficiente y rentable para la correcta integración de los expedientes técnicos, en cumplimiento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.
- 3.4.9** Supervisar la construcción de obra pública.
- 3.4.10** Privilegiar los principios de transparencia y rendición de cuentas en la realización de las obras públicas.



3.5 Desarrollo urbano y zonas metropolitanas

Lograr un crecimiento ordenado y sostenible de las zonas urbanas y metropolitanas de todas las regiones del estado.

Líneas de acción

- 3.5.1** Elaborar el Programa de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial para el Estado de Coahuila.
- 3.5.2** Desarrollar los programas de las zonas metropolitanas Monclova-Frontera, Piedras Negras y Saltillo, así como el de la zona conurbada Sabinas-Nueva Rosita.
- 3.5.3** Coadyuvar a los municipios para que realicen la actualización de sus programas de desarrollo urbano.
- 3.5.4** Trabajar en coordinación con los municipios para la conservación y mejoramiento del patrimonio inmueble construido.
- 3.5.5** Generar una plataforma que reúna la información estatal en materia de desarrollo urbano, metropolitano y territorial.
- 3.5.6** Consolidar la participación de los diferentes sectores, en conjunto con las autoridades de los tres órdenes de gobierno, y fortalecer sus estructuras institucionales.
- 3.5.7** Reinstalar y operar el Consejo Consultivo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
- 3.5.8** Fortalecer la participación de los consejos consultivos y comisiones de desarrollo metropolitanos.
- 3.5.9** Apoyar a los municipios que lo requieran en la creación de sus institutos municipales de planeación.
- 3.5.10** Impulsar la creación de los consejos municipales de desarrollo urbano.
- 3.5.11** Coordinar acciones multisectoriales que promuevan la creación de un observatorio o laboratorio urbano.
- 3.5.12** Promover, en conjunto con las autoridades municipales, la conformación de juntas y patronatos de protección y conservación del patrimonio.
- 3.5.13** Desarrollar foros y seminarios de participación y capacitación con los diferentes sectores, en temas de desarrollo urbano, asentamientos humanos y ordenamiento territorial.

- 3.5.14** Proponer la actualización del marco jurídico en la materia, para que esté alineado a las políticas nacionales de desarrollo urbano y ordenamiento territorial.
- 3.5.15** Promover la actualización de la Ley de Asentamientos, Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado y la creación de su reglamento.
- 3.5.16** Colaborar con los municipios en la actualización o elaboración de sus reglamentos municipales de desarrollo urbano.
- 3.5.17** Elaborar y fortalecer los procedimientos de dictámenes de verificación de congruencia e impactos urbanos.
- 3.5.18** Crear un programa de capacitación a prestadores de servicio de impacto urbano y territorial.



3.6 Transporte y movilidad

Garantizar que el transporte público sea un elemento de desarrollo sustentable, incluyente, seguro, moderno y eficaz, en beneficio de la población.

Líneas de acción

- 3.6.1** Implementar servicios de transporte público de pasajeros de calidad y óptimos para la población del estado, que sean accesibles, asequibles, sustentables y amigables con el medio ambiente, y que reduzcan tiempos de traslado.
- 3.6.2** Realizar un diagnóstico de las rutas de transporte especializado de personal en Saltillo y Torreón, para evitar congestionamientos viales y afectaciones al medio ambiente.
- 3.6.3** Modernizar el servicio que se otorga para la expedición de las licencias de conducir, para adoptar el formato digital.

- 3.6.4** Elaborar un diagnóstico de las condiciones actuales del servicio de transporte público urbano e intermunicipal de pasajeros, para diseñar programas integrales de movilidad sustentable en las principales ciudades.
- 3.6.5** Revisar los ordenamientos jurídicos y normativos de regulación y operación del transporte, para asegurar que el marco normativo y administrativo ofrezca condiciones adecuadas de seguridad, eficiencia y competitividad.
- 3.6.6** Fomentar, en coordinación con la Federación y los municipios, la implementación de sistemas integrados de transporte colectivo, masivo e intermunicipal para la operación el transporte, en especial en las zonas metropolitanas donde la población enfrenta largos recorridos y tiempos de traslado.
- 3.6.7** Fomentar proyectos de movilidad sostenibles con tecnologías que generen un impacto positivo en el medio ambiente y coadyuven en la reducción de los gases de efecto invernadero, conforme a las recomendaciones económicas y financieras que emita el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático en esta materia.





4.

Seguimiento y Evaluación

Este programa fue elaborado bajo la premisa de mantener un estricto control y evaluación de su avance, que nos permita garantizar que todos sus objetivos sean alcanzados y sus líneas de acción sean instrumentadas. A continuación, se enlistan los indicadores definidos para tal fin.

4.1 Indicadores

TABLA DE INDICADORES

Nombre del Indicador

1. Longitud de la red carretera
2. Inversión ejercida según Sector de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
3. Porcentaje de fondos asignados municipales asignados para transporte no motorizado respecto al total de fondos
4. Tasa de accidentes por malas condiciones del camino por cada 100 mil vehículos
5. Longitud de las vías férreas
6. Porcentaje de fondos asignados municipales asignados para movilidad respecto al total de fondos
7. Tasa de flujo total de pasajeros por cada 100 mil habitantes
8. Tasa de heridos en accidentes de tránsito terrestre por cada 100 mil habitantes
9. Víctimas en accidentes relacionados con el transporte por cada 100 mil habitantes
10. Porcentaje de población urbana que vive en localidades mayores de 2,500 habitantes respecto al total de la población
11. Porcentaje de población que vive en zonas metropolitanas respecto al total de la población
12. Número de operaciones aeroportuarias



EXCLUSIVO TELEPEAJE

1000000

FISTA
MIER



COAHUILA
GOBIERNO DEL ESTADO