

Programa Sectorial de Infraestructura y Agenda Urbana 2022-2027

COPLADE

COMITÉ DE PLANEACIÓN
DEL DESARROLLO ESTATAL



Presentación

La economía sostenible para el estado de San Luis Potosí, es un compromiso hecho por el Gobernador, José Ricardo Gallardo Cardona, con una visión de hacer del Estado una tierra de bienestar, de abundancia y de progreso, que pretende establecer las condiciones necesarias para facilitar el crecimiento económico, promoviendo el desarrollo de la infraestructura entre otros, en beneficio de las y los potosinos en igualdad de oportunidades, impulsando dicho desarrollo de manera sustentable en las cuatro regiones¹, requiriéndose para ello, llevar a cabo la planeación estratégica de las dependencias y entidades que integran el Sector de Infraestructura y agenda urbana, con el debido planteamiento de metas realistas encaminadas a que los habitantes obtengan mejores niveles de calidad de vida. Lo anterior está en congruencia con el Programa Sectorial de Bienestar², donde se menciona la importancia de:

- a) Apoyar procesos de economía social y solidaria, financiando proyectos de obras de infraestructura y coadyuvando en acciones sociales e inversiones en beneficio directo para la población;
- b) Impulsar el desarrollo de las comunidades de las zonas más olvidadas y marginadas a fin de participar en la Construcción de un País con Bienestar y Cultura para la paz y para todos, abatiendo las carencias sociales en materia de infraestructura, reduciendo las brechas de desigualdad entre regiones;
- c) Reducir las brechas de desigualdad económica, de tal manera que para el 2024, seremos un país que permita el desarrollo igualitario a partir de la infraestructura que dará pie al crecimiento económico de las zonas más vulnerables, contribuyendo a reducir los niveles de violencia, el nivel de marginación y, por ende, las brechas de desigualdad que hemos heredado de las administraciones anteriores;
- d) Impulso del desarrollo sostenible, tal y como se refiere en el PND³ y conforme a los compromisos del Gobierno de México tanto a nivel internacional como con las futuras generaciones, respetando los ecosistemas tanto en sus biocenosis como en sus biotopos y sus interrelaciones armónicas con sus entornos sociales.

Así mismo, la vertiente 3.3 Infraestructura y agenda urbana del Eje 3 Economía Sustentable para San Luis, del Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027, se encuentra alineada con los Objetivos del Desarrollo Sostenible de la agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas.

Siendo el Programa Sectorial de Infraestructura y agenda urbana 2021-2027, el documento que establece los programas, proyectos y acciones estratégicas en la materia de la presente administración, para generar una mejora sustancial del índice de desarrollo humano y sostenible, así como de los indicadores de bienestar de San Luis Potosí.

Isabel Leticia Vargas Tinajero
Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas

¹ Mensaje del Gobernador José Ricardo Gallardo Cardona. – Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027.

² Programa Sectorial de Bienestar de la Secretaría del Bienestar 2020-2024.

³ Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.

Índice

- I. Introducción
- II. Marco Jurídico
- III. Misión, Visión y Valores
- IV. Retos del Sector
- V. Vinculación del Programa Sectorial 2022-2027 con otros instrumentos de planeación
- VI. Diagnóstico
- VII. Planeación Estratégica
- VIII. Programas y Proyectos
- IX. Indicadores Estratégicos y Metas
- X. Política de Atención Transversal del Programa Sectorial 2022-2027
- XI. Seguimiento y Evaluación
- Glosario de Términos
- Bibliografía

I. Introducción

El Programa Sectorial de Infraestructura y agenda urbana 2021-2027 es un documento que cumple con la normatividad vigente en materia de Planeación, plasmada en el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el artículo 14 de la Constitución Política del Estado de San Luis Potosí, y en la Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí en su artículo 14, toda vez que en él se plasman los programas, proyectos y acciones estratégicas encaminadas al desarrollo de la infraestructura y agenda urbana necesarias, con el establecimiento de metas tangibles y en beneficio directo a los habitantes del Estado de San Luis Potosí, con el objetivo de mejorar sustancialmente sus niveles de calidad de vida, sobre todo se ha tomado en cuenta a los sectores más necesitados, lo que redundará en una reducción real de las brechas de desigualdad entre regiones.

El Programa Sectorial de Infraestructura y agenda urbana, en su planificación, ha integrado aquellas dependencias que, en su quehacer institucional, están encargadas de atender específicamente problemáticas y soluciones en los siguientes rubros:

- Desarrollo regional, urbano y metropolitano sustentable, con inversiones en Infraestructura urbana vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental, atendiendo la legislación en materia del ordenamiento territorial del Estado de San Luis Potosí.
- Conservación de la infraestructura existente en el Estado, en condiciones óptimas y en casos necesarios realizando proyectos de inversión en rehabilitaciones integrales de la misma, en coordinación con otras instancias gubernamentales.
- Regulación de los servicios de transporte y de comunicaciones en el Estado.
- Conservación, modernización y construcción de la red vial terrestre en el Estado.

Con motivo de la publicación del Plan Estatal de Desarrollo del Estado de San Luis Potosí 2021-2027, es que se ha elaborado el presente Programa Sectorial de Infraestructura y agenda urbana, con el propósito consignado en la legislación de planeación correspondiente, de atender los aspectos específicos y de interés general para el desarrollo de la Entidad y sus regiones.⁴

⁴ Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí (2001). Pg. 13. Recuperado de:
https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/upload/legislacion/leyes/2021/10/Ley_de_Planeacion_del_Estado_y_Municipios_01_Octubre_2018.pdf

II. Marco Jurídico

El Programa Sectorial de Infraestructura Urbana, se encuentra alineado con las disposiciones en materia de planeación del desarrollo consignadas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley de Planeación federal.

En el ámbito estatal, dicho Programa Sectorial está fundado en los siguientes artículos:

Art. 14 Constitución Política del Estado de San Luis Potosí; “*El Gobierno de San Luis Potosí formula sus planes y programas de desarrollo del Estado con la participación democrática de la sociedad para lograr una existencia digna y justa de sus habitantes.*”⁵

Art. 4º de la Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí (LPEMSLP) “*El proceso de planeación normado por la presente Ley se sujetará a un instrumento rector denominado Plan Estatal de Desarrollo. Con base en él se elaborarán los demás instrumentos de la planeación del desarrollo estatal, tales como planes municipales, programas regionales, sectoriales, especiales e institucionales, incluyendo el Programa Estatal de Infraestructura contemplado en la Ley de Asociaciones Público-Privadas en Proyectos para la Prestación de Servicios del Estado y Municipios de San Luis Potosí, debiendo transversalizar el respeto a los derechos humanos y la perspectiva de género en todos aquellos en que por su naturaleza resulte procedente*”⁶

Art. 8º fracción IV, inciso a) de la (LPEMSLP) “De las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal: a) Elaborar con perspectiva de género y con sujeción a los objetivos y prioridades de la planeación nacional y estatal del desarrollo, el programa regional, sectorial, institucional o especial, según corresponda, para su aprobación por el titular del Ejecutivo, considerando para ese efecto la información que genere el Banco Estatal de Indicadores de Género.”⁷

Art. 14 párrafo segundo de la (LPEMSLP) “Los programas derivados del Plan Estatal de Desarrollo deberán ser elaborados, aprobados y publicados en un plazo no mayor a treinta días a partir de la fecha de publicación del Plan Estatal de Desarrollo, y su vigencia no excederá del período constitucional que le corresponda.”⁸

Los artículos 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 9, 16, 23 y 29 de la Ley de Planeación y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, son el fundamento jurídico que regula la planeación en el ámbito federal y que deriva la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo, así como el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes Federal.

En el ámbito estatal, los artículos 14 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, 36 Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, 4, 6, 8 fracción II inciso c) IV inciso a), V inciso c), 14, 18 de la Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí, 3 y 6 Fracc. III del Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Normatividad Federal:

- Artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Ley de Vías Generales de Comunicación
- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

⁵ Constitución Política del Estado de San Luis Potosí (2021). Recuperado de: https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unupload/legislacion/constitucion/2021/10/Constitucion_Politica_del_Estado_13_de_Agosto_2021.pdf

⁶ Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí (2001). Pg. 5. Recuperado de: https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unupload/legislacion/leyes/2021/10/Ley_de_Planeacion_del_Estado_y_Municipios_01_Octubre_2018.pdf

⁷ Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí (2001). Pg. 9. Recuperado de: https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unupload/legislacion/leyes/2021/10/Ley_de_Planeacion_del_Estado_y_Municipios_01_Octubre_2018.pdf

⁸ Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí (2001). Pg. 13. Recuperado de: https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/unupload/legislacion/leyes/2021/10/Ley_de_Planeacion_del_Estado_y_Municipios_01_Octubre_2018.pdf

- Ley de Expropiación
- Ley General de Bienes Nacionales
- Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y su reglamento
- Plan Nacional de Desarrollo 2019 - 2024
- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente
- Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2018 - 2024
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020 - 2024
- Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas
- Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional
- Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal

Normatividad Estatal:

- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí
- Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí
- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas del Estado de San Luis Potosí
- Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas del Estado de San Luis Potosí
- Ley Ambiental del Estado de San Luis Potosí
- Ley de Aguas para el Estado de San Luis Potosí
- Ley de Protección y Conservación de Árboles Urbanos del Estado de San Luis Potosí
- Ley de Adquisiciones del Estado de San Luis Potosí
- Plan estatal de Desarrollo 2021 - 2027
- Ley que Establece el Derecho de Vía y su Aprovechamiento en las Vías Terrestres de Comunicación Estatal
- Decreto de Creación de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí
- Reglamento Interior de la Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí

III. Misión, Visión y Valores

Misión

Llevar a cabo las obras de infraestructura para el desarrollo urbano, atendiendo la legislación en materia de ordenamiento territorial del estado de San Luis Potosí, impulsando el desarrollo integral de todas las zonas e incorporando en forma equitativa a las más olvidadas y marginadas, reduciendo así las brechas de desigualdad, para lograr ciudades y comunidades sostenibles.

Visión

Ubicar al estado de San Luis Potosí a la vanguardia en el desarrollo urbano sostenible, incluyente y equitativo, en función de las necesidades de las y los potosinos; asegurando a las futuras generaciones un desarrollo igualitario a partir de infraestructura que fomente el crecimiento económico, sobre todo de los más vulnerables.

Valores

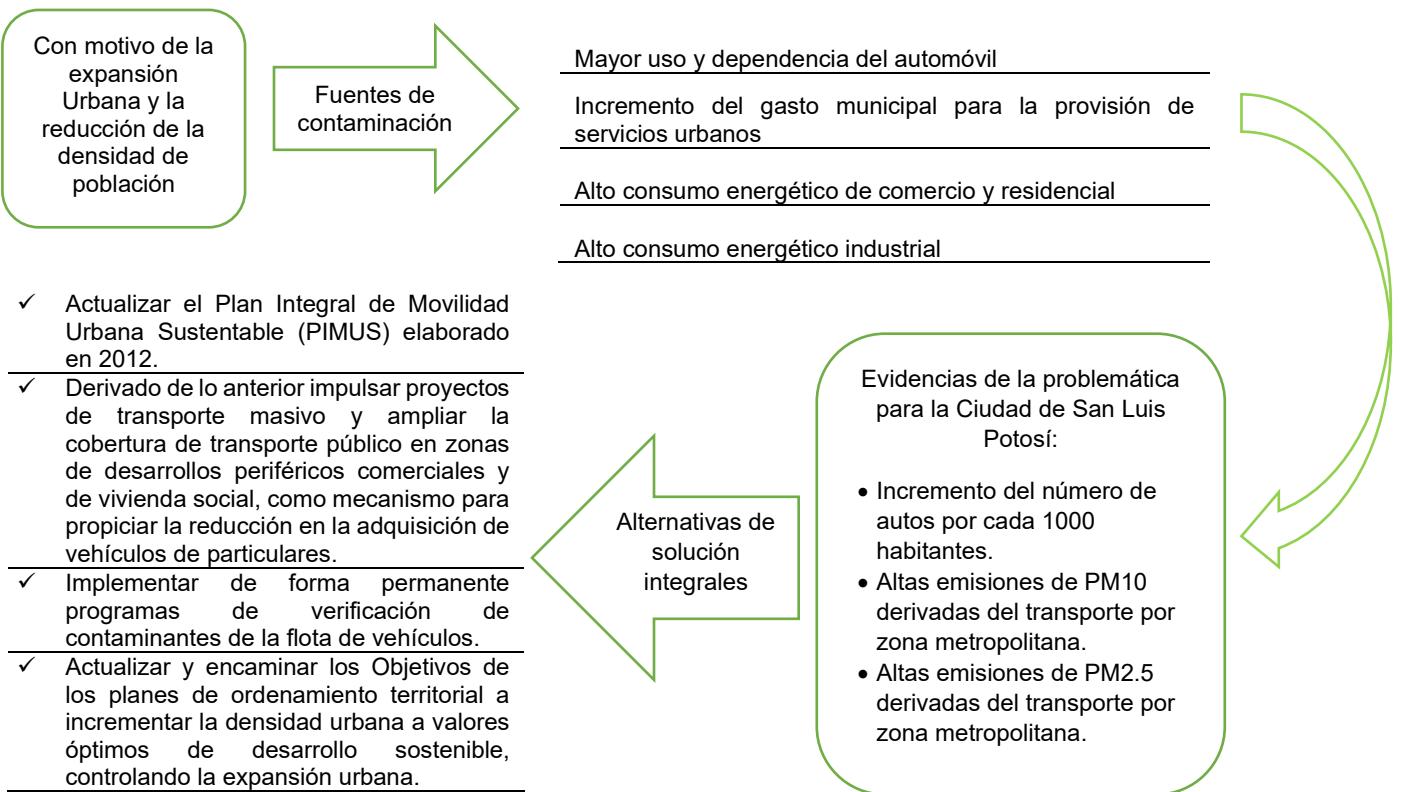
Las acciones encaminadas a la realización de obras públicas de desarrollo de infraestructura urbana se realizarán con integridad, honradez, imparcialidad, con absoluta transparencia en los procesos, y rendición de cuentas, así como con eficiencia, economía y eficacia, en apego a los mandatos constitucionales.

IV. Retos del Sector

El sector de Infraestructura y agenda urbana en el Estado de San Luis Potosí tiene los siguientes retos por delante, para poder ser sostenible y encaminarse al cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo del Estado 2021-2027:

- la reducción de emisiones contaminantes,
- la desigualdad urbana y
- el control de la expansión urbana⁹.

Se Identifica el siguiente esquema referente a la problemática de la alta emisión de contaminantes¹⁰:



Cabe destacar que las partículas suspendidas PM10 y PM2.5 dañan salud y medio ambiente; siendo que la morbilidad y mortalidad disminuirían si se reduce la contaminación del aire¹¹

En la zona central del país, donde se encuentra la zona metropolitana de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez-Villa de Zaragoza-Villa de Reyes (ZM-SLP-SDGS-VZVR), existe un mayor dinamismo poblacional, derivado del corredor industrial en dicha zona, lo que estimula el crecimiento poblacional¹².

Ahora bien, la densidad poblacional en las zonas urbanas del Estado, sobre todo las de mayor número de habitantes, tiene la característica de ser baja con un modelo urbano disperso y desconectado, lo cual

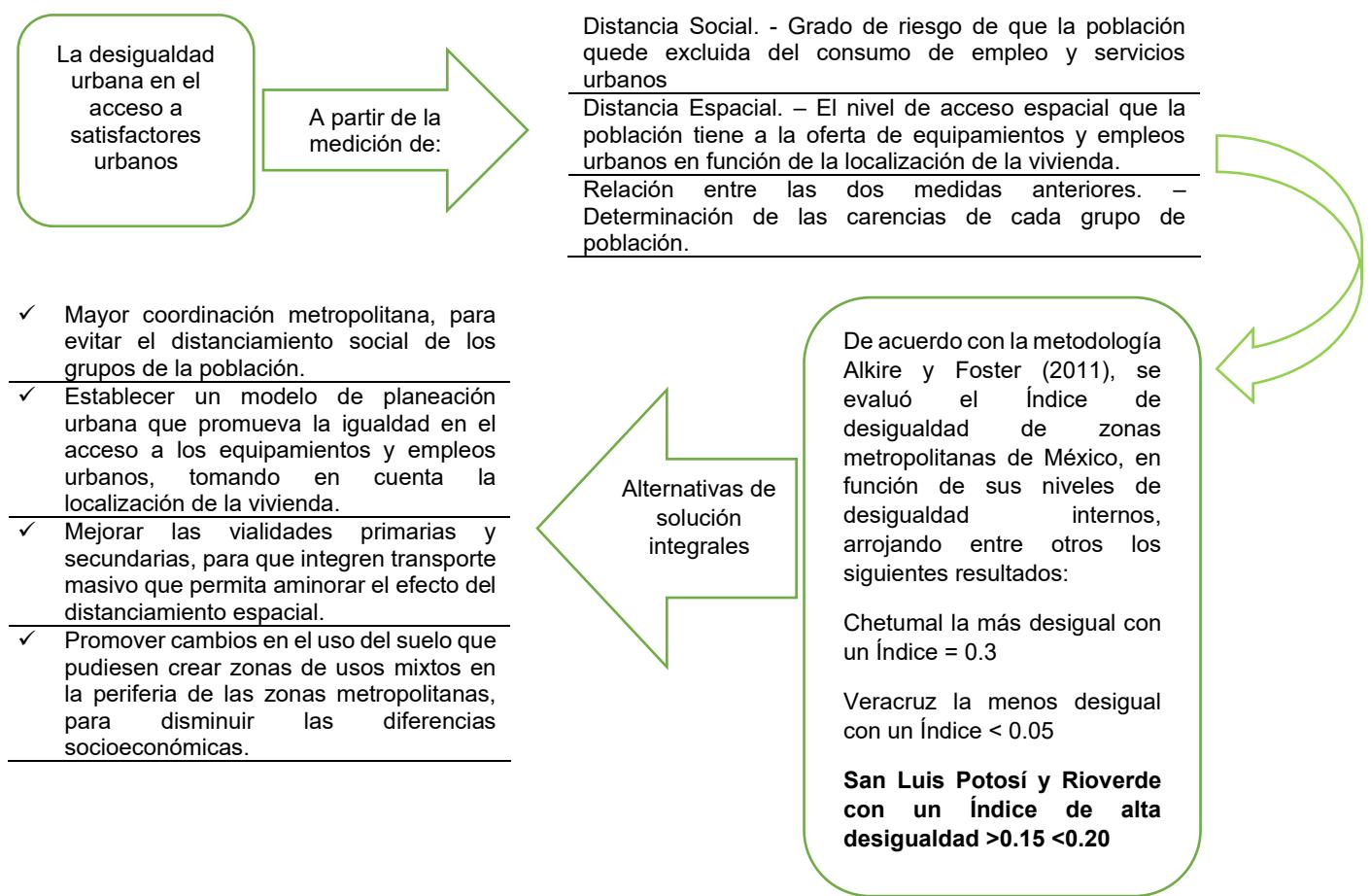
⁹ Zubicaray, G., Brito, M., Ramírez Reyes, L., García, N., y Macías, J. (2021). Pag. 1 Recuperado de: Las ciudades mexicanas: tendencias de expansión y sus impactos. Coalition for Urban transitions: London, UK, y Washington, DC. Disponible en: <https://urbantransitions.global/publications/>.

¹⁰ Zubicaray, G., Brito, M., Ramírez Reyes, L., García, N., y Macías, J. (2021). Pagina 20 y Figuras 7 elaborada con información del INEGI, 9.1 y 9.2 elaboradas con información de la SEMARNAT. Recuperado de: Las ciudades mexicanas: tendencias de expansión y sus impactos. Coalition for Urban transitions: London, UK, y Washington, DC. Disponible en: <https://urbantransitions.global/publications/>.

¹¹ Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales | 21 de enero de 2021 - <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/particulas-suspendidas-pm10-y-pm2-5-danan-salud-y-medio-ambiente>.

¹² Zubicaray, G., Brito, M., Ramírez Reyes, L., García, N., y Macías, J. (2021). Pag. 10 Recuperado de: Las ciudades mexicanas: tendencias de expansión y sus impactos. Coalition for Urban transitions: London, UK, y Washington, DC. Disponible en: <https://urbantransitions.global/publications/>.

evidentemente presenta varios problemas: ambientales, tales como la urbanización de grandes extensiones de suelo agrícola o con alto valor ambiental, mayores emisiones de contaminantes y el aumento de estrés hídrico; económicos, como la pérdida de productividad por el incremento en los tiempos de desplazamiento o la congestión vehicular; y sociales, como el incremento de la segregación socioespacial o la desigualdad en el acceso a los bienes urbanos. El cambio a un modelo urbano alternativo, compacto, conectado, coordinado, limpio y equitativo (3C+LE), es una necesidad para disminuir la brecha social, atender la crisis climática y ambiental, e incentivar el desarrollo económico para toda la población¹³.



Ante la complejidad de los retos en la planeación del desarrollo urbano, se requiere que las administraciones federales, estatales y municipales actúen coordinadamente sobre el territorio de forma integral, asumiendo la responsabilidad compartida sobre la planeación urbana y bajo el principio de la sostenibilidad para garantizar calidad de vida a todas las personas y promover condiciones de prosperidad con respeto al medio ambiente. Solo con una visión integral y cohesiva del fenómeno urbano en el territorio se podrá dar solución al espacio de injusticia que son muchas de las ciudades del país y convertirlas en espacios para el mejoramiento de las condiciones de vida para todos¹⁴.

Ubicar a las zonas y ciudades urbanas del Estado de San Luis Potosí como sanas desde el punto de vista de la creación y mantenimiento de parques, espacios verdes y los cursos de agua, cobra relevancia

¹³ Zubicaray, G., Brito, M., Ramírez Reyes, L., García, N., y Macías, J. (2021). Pag. 2, 32, 37, 38, 39 y 40 Recuperado de: Las ciudades mexicanas: tendencias de expansión y sus impactos. Coalition for Urban transitions: London, UK, y Washington, DC. Disponible en: <https://urbantransitions.global/publications/>.

¹⁴ Zubicaray, G., Brito, M., Ramírez Reyes, L., García, N., y Macías, J. (2021). Pag. 42 Recuperado de: Las ciudades mexicanas: tendencias de expansión y sus impactos. Coalition for Urban transitions: London, UK, y Washington, DC. Disponible en: <https://urbantransitions.global/publications/>.

derivado de que ofrecen soluciones a la repercusión de la urbanización rápida y poco sostenible en la salud y el bienestar. Los beneficios sociales y económicos de los espacios verdes urbanos son igualmente importantes, y deben estudiarse en el contexto de cuestiones de interés mundial como el cambio climático y de otras prioridades establecidas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible impulsado por la Organización de las Naciones Unidas, incluidas las ciudades sostenibles, la salud pública y la conservación de la naturaleza¹⁵.

En la Infraestructura Carretera, de Comunicaciones y Transportes del Estado, el mayor reto que se enfrenta es la falta de inversión tanto pública como privada, para lograr mayor competitividad a nivel nacional e internacional, basta mencionar el lugar que ocupa México en el Anuario de Competitividad mundial 2021: 55 de 64 países evaluados¹⁶, donde la medición se realiza de acuerdo al desempeño económico, a la eficiencia del gobierno, a la eficiencia de negocios e infraestructura. Es en esta última que se requiere llevar a cabo una inversión estratégica para posicionar al Estado de San Luis Potosí a la vanguardia en infraestructura carretera, de telecomunicaciones y de transporte, con la finalidad de aportar a la mejora del índice de competitividad citado.

El cambio de Gobierno genera expectativas y amplios compromisos para con la gente y principalmente con los Potosinos, en los temas de preponderancia en este devenir histórico para nuestro Estado se engloba como parte preponderante el que se identifica como Comunicaciones y Transportes, entendiendo que las necesidades del Estado se plantean a pasos agigantados y de un aumento vertiginoso, dando como resultado que las necesidades de la gente, así como de la industria y los demás Ejes rectores de una sociedad, reclamen la pronta atención eficiente de estos dos Ejes que son base de la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el tema del transporte público, es claro partir de la base que el mismo fue desdeñado por políticas Públicas cuya única finalidad era el ámbito recaudatorio, lo que por consecuencia provocó que el propio servicio se viera en un letargo y por ende faltó de los estándares de calidad y eficiencia en el servicio, esto no puede prolijear la idea de que las cosas deben seguir en el mismo camino, y es claro que el hecho de que este servicio público se presente como un deficiente apartado del gobierno daña las esferas económicas, sociales, de seguridad y trabajo entre otras, generando un menoscabo en la calidad de vida que merecen los habitantes de nuestro Estado, ante esto se requiere un verdadero sistema de movilidad que cumpla con los estándares referidos y que sea base del desarrollo económico y social de San Luis Potosí, en ese entendido no podemos ser ajenos a los desarrollos tecnológicos y de modernidad que hoy exige el transporte, donde aparte de lograr un transporte eficaz y eficiente el mismo debe ser acorde a las tendencias tecnológicas señaladas, ante esto, uno de los grandes retos de este gobierno es el dotar de Internet Gratuito a todas las unidades del transporte público de pasajeros, en el entendido que no se basa en solo temas de conexión, sino que lleva una cara en el ámbito de la seguridad, en base a sistemas de protección de los grupos más vulnerables que permitan el uso del botón de pánico, cámaras que tengan contacto directo con los cuerpos de seguridad y el monitoreo interno de las propias unidades, otro gran tema es el transporte gratuito, entendido este en todas su fases, para estudiantes, personas de la tercera edad, madres trabajadoras, personas de capacidades diferentes, en donde se logre cubrir el cien por ciento de esta población en apoyo a su economía y necesidades de vida en torno al tema de movilidad, así mismo la renovación del parque vehicular en aras de que todos se encuentren dentro de la norma estatal, operadores capacitados para el servicio al Público

De lo manifestado las estrategias de movilidad deben permear en el beneficio de gente, principio básico de toda política pública, es decir los Ejes, vertientes y estrategias de gobierno deben ir encaminadas a

¹⁵ Nathalie Röbbel. Pag 3 Recuperado de: Los espacios verdes: un recurso indispensable para lograr una salud sostenible en las zonas urbanas | Naciones Unidas. <https://www.un.org/es/chronicle/article/los-espacios-verdes-un-recurso-indispensable-para-lograr-una-salud-sostenible-en-las-zonas-urbanas>

¹⁶ International Institute for Management Development (IMD). <https://www.gob.mx/se/mexicocompetitivo/articulos/el-international-institute-for-management-development-imd-publico-los-resultados-del-anuario-de-competitividad-mundial>

mejorar la calidad de vida de la población, con los estándares mundiales de calidad de vida y de la protección de los grupos de minorías o de alto riesgo como niños, mujeres y adultos mayores

En atención a las responsabilidades de la Secretaría debe decirse que una parte de la población de nuestro Estado no cuenta con el acceso a Internet o telefonía, esto en el entendido que la propia red de telecomunicaciones que obra a resguardo de esta autoridad, se encuentra en un deficiente servicio para el grueso de la población, ante las incorrectas concesiones o contratos de uso gratuito hecho a particulares, violentando la propia ley y habiendo hecho de lado al propio poder legislativo, en cuanto a sus facultades de determinación en esta materia, encontrándose que la Red Troncal de antenas que consta de treinta dos bases a la fecha solo funcionen seis y de la Red Secundaria de catorce estaciones solo cinco se encuentren en funcionamiento, ante este adverso panorama se debe, en primer término recuperar de forma pronta el control de la Red de antenas del Estado, para posterior a esta acción buscar la rehabilitación total de las mismas dotándose de equipos repetidores que permitan la correcta señal a todos los rincones de nuestro Estado, siendo esto menester para lograr uno de los grandes compromisos de nuestro Gobernador como lo es el Internet Gratuito para todos, lo que detonará en un mejoramiento de la calidad de vida en los ámbitos familiar, social, económico y cultural.

Para disminuir la brecha digital y avanzar en la inclusión digital de este sector de la población, es necesario que el Estado implemente una estrategia integral de telecomunicaciones para mejorar el acceso y cobertura de servicios de internet, así como el aprovechamiento y uso de las capacidades con que se cuenta.

V. Vinculación del Programa Sectorial 2022-2027 con otros instrumentos de planeación

Alineación de la Política estatal de la vertiente 3.3 Infraestructura y agenda urbana del Eje 3 Economía Sustentable para San Luis, del Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027, con los Programas Sectoriales Federales correspondientes y/o con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024; así como con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la iniciativa impulsada por Naciones Unidas, lo cual nos permite estructurar y articular estrategias que contribuyen a alcanzar el cumplimiento de la visión y objetivos globales.

Vinculación del Programa Sectorial 2022-2027 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

Programa Sectorial de Infraestructura y Agenda Urbana 2022-2027		Objetivo del Desarrollo Sostenible (ODS)	
Objetivo	Estrategia	Objetivo	Meta
1. Fortalecer el desarrollo regional, urbano y metropolitano sustentable, con inversiones de al menos 3 mil 500 millones de pesos anuales para infraestructura vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental.	1.1 Incrementar la infraestructura urbana en el Estado, para abatir rezagos en el desarrollo e impulsar la productividad y el empleo.	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	9.1 11.3
	1.2 Coordinar con las dependencias promotoras la ejecución de las obras de infraestructura de acuerdo con el proyecto ejecutivo integral.	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	9.1 11.3
	1.3 Mantener actualizado el banco de proyectos estratégicos para la gestión oportuna de financiamiento y llevar a cabo la ejecución de estos.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.a
	1.4 Promover y concertar programas de desarrollo urbano y vivienda, y apoyar su ejecución con la participación de los gobiernos federal y municipal, así como de los sectores social y privado.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.1
	1.5 Establecer la planeación del desarrollo urbano, apegada a los planes de ordenamiento territorial vigentes, para diseñar estrategias que permitan proyectar obras de infraestructura de alto impacto.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.3 11.a
	1.6 Llevar a cabo una evaluación de la vigencia de los planes de ordenamiento territorial, del impacto por la realización de las obras de infraestructura en éstos, y de la carencia de estos mismos en el ámbito municipal	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.3 y 11.a
	1.7 Promover la creación y rehabilitación de la infraestructura	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean	11.3 y 11.7

Programa Sectorial de Infraestructura y Agenda Urbana 2022-2027		Objetivo del Desarrollo Sostenible (ODS)	
Objetivo	Estrategia	Objetivo	Meta
2. Mantener y mejorar el estado físico de la infraestructura urbana existente en el Estado, en coordinación con otras instancias gubernamentales.	recreativa, deportiva y cultural en el Estado.	inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	
	1.8 Creación de viveros y mejoramiento de los existentes, que servirán para la reforestación de todos los municipios del Estado.	15. Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad.	15.2
	1.9 Incrementar áreas verdes en las zonas urbanas para abatir el rezago en la oferta de estas mismas y ubicarlas como ciudades saludables.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.3 y 11.7
3. Regular y fortalecer los servicios de transporte en el Estado, bajo las premisas de calidad, modernidad, seguridad, eficiencia y gratuidad a estudiantes.	2.1 Rehabilitación integral de vialidades primarias y secundarias incorporando movilidad motorizada y no motorizada.	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	9.1 11.3
	2.2 Rehabilitación integral de inmuebles existentes propiedad del Gobierno del Estado, reubicación y construcción de nuevas sedes.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.c
	3.1 Impulsar una nueva legislación que regule no solo el transporte público, sino todas las modalidades de transporte.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.2
	3.2 Diseñar las normas generales de movilidad estratégica.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.3 11.a
	3.3 Reordenar el Sector de Transporte, incorporando movilidad e infraestructura dotar de mayor relevancia a los gobiernos municipales mediante la implementación de los Consejos Municipales de Transporte.	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	9.1 11.2
	3.4 Retornar la presencia del Estado en la prestación de servicios de transporte.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.2 11.3
	3.5 Transporte gratuito a la población estudiantil joven.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.2
	3.6 Regular la competencia de los prestadores del servicio del transporte público y privado.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.3 11.a

Programa Sectorial de Infraestructura y Agenda Urbana 2022-2027		Objetivo del Desarrollo Sostenible (ODS)	
Objetivo	Estrategia	Objetivo	Meta
4. Recuperar, rehabilitar y modernizar la red troncal de comunicaciones del Estado, con la finalidad de otorgar la cobertura total e Internet gratuito a la población.	3.7 Establecer procedimientos más ágiles y con certeza jurídica en el otorgamiento de concesiones de transporte.	11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	11.3 11.a
	4.1 Recuperar la red de comunicaciones, hoy concesionada a particulares de forma gratuita.	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	9.c
	4.2 Rehabilitar la totalidad de la red troncal de telecomunicaciones.	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	9.c
	4.3 Modernizar el equipo de telecomunicaciones que a la fecha se determina obsoleto a fin de lograr la cobertura total.	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	9.c
	4.4 Empleo de tecnologías de última generación para otorgar el servicio de internet gratuito para todos.	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	9.c
5. Fortalecer los proyectos de conservación, modernización y construcción de la red vial terrestre del Estado con visión de desarrollo regional e intermodal bajo el principio de igualdad para todas las personas.	4.5 Generar la sinergia con el Gobierno Federal mediante la suscripción de alianzas de telecomunicaciones.	17. Fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible	17.8
	5.1 Conservar, modernizar, ampliar y construir la red vial terrestre estatal para fortalecer la conectividad terrestre con estándares de seguridad.	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	9.1 11.a
	5.2 Mejorar la planeación, administración y ejecución de obras y acciones para la atención oportuna de las necesidades de la infraestructura carretera.	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible.	9.1 11.a

Vinculación Programa Sectorial 2022-2027 con el Programa Sectorial Nacional 2019-2024.

Programa Sectorial de Infraestructura y Agenda Urbana 2022-2027		Programa Sectorial Nacional 2019-2024	
Objetivo	Estrategia	Objetivo Prioritario	Estrategia Prioritaria
1. Fortalecer el desarrollo regional, urbano y metropolitano sustentable, con inversiones de al menos 3 mil 500 millones de pesos anuales para infraestructura vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental.	1.1 Incrementar la infraestructura urbana en el Estado, para abatir rezagos en el desarrollo e impulsar la productividad y el empleo.	Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 3. Impulsar un hábitat asequible, resiliente y sostenible, para avanzar en la construcción de espacios de vida para que todas las personas puedan vivir seguras y en condiciones de igualdad.	
	1.2 Coordinar con las dependencias promotoras la ejecución de las obras de infraestructura de acuerdo con el proyecto ejecutivo integral.	Medio Ambiente y Recursos Naturales 2. Fortalecer la acción climática a fin de transitar hacia una economía baja en carbono y una población, ecosistemas, sistemas productivos e infraestructura estratégica resilientes, con el apoyo de los conocimientos científicos, tradicionales y tecnológicos disponibles.	3.1 2.2
	1.3 Mantener actualizado el banco de proyectos estratégicos para la gestión oportuna de financiamiento y llevar a cabo la ejecución de estos.	Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 4. Garantizar el derecho a vivienda adecuada para todas las personas, a partir de un enfoque de derechos humanos con pertinencia cultural y regional.	4.1 4.2 4.4
	1.4 Promover y concertar programas de desarrollo urbano y vivienda, y apoyar su ejecución con la participación de los gobiernos federal y municipal, así como de los sectores social y privado.	Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 1. Establecer un sistema territorial integrado, ordenado, incluyente, sostenible y seguro centrado en los derechos humanos y colectivos de las personas, pueblos y comunidades, con énfasis en aquellas que, por su identidad, género, condición de edad, discapacidad y situación de vulnerabilidad han sido excluidas del desarrollo territorial.	1.1 1.2
	1.5 Establecer la planeación del desarrollo urbano, apegada a los planes de ordenamiento territorial vigentes, para diseñar estrategias que permitan proyectar obras de infraestructura de alto impacto.	De Cultura 3. Garantizar progresivamente el acceso a los bienes y servicios culturales a las personas, a través del incremento y diversificación de la oferta cultural en el territorio y del intercambio cultural de México con el extranjero.	
	1.6 Llevar a cabo una evaluación de la vigencia de los planes de ordenamiento territorial, del impacto por la realización de las obras de infraestructura en éstos, y de la carencia de estos mismos en el ámbito municipal	Medio Ambiente y Recursos Naturales 1.- Promover la conservación, protección, restauración y aprovechamiento sustentable de los ecosistemas y su biodiversidad con enfoque territorial y de derechos humanos, considerando las regiones bioculturales, a fin de mantener ecosistemas funcionales que son la base del bienestar de la población.	3.1 1.1.
	1.7 Promover la creación y rehabilitación de la infraestructura recreativa, deportiva y cultural en el Estado.		

Programa Sectorial de Infraestructura y Agenda Urbana 2022-2027		Programa Sectorial Nacional 2019-2024	
Objetivo	Estrategia	Objetivo Prioritario	Estrategia Prioritaria
2. Mantener y mejorar el estado físico de la infraestructura urbana existente en el Estado, en coordinación con otras instancias gubernamentales.	1.8 Creación de viveros y mejoramiento de los existentes, que servirán para la reforestación de todos los municipios del Estado.	Medio Ambiente y Recursos Naturales 1. Promover la conservación, protección, restauración y aprovechamiento sustentable de los ecosistemas y su biodiversidad con enfoque territorial y de derechos humanos, considerando las regiones bioculturales, a fin de mantener ecosistemas funcionales que son la base del bienestar de la población.	1.3.
	1.9 Incrementar áreas verdes en las zonas urbanas para abatir el rezago en la oferta de estas mismas y ubicarlas como ciudades saludables.	Medio Ambiente y Recursos Naturales 2. Fortalecer la acción climática a fin de transitar hacia una economía baja en carbono y una población, ecosistemas, sistemas productivos e infraestructura estratégica resilientes, con el apoyo de los conocimientos científicos, tradicionales y tecnológicos disponibles.	2.1.
3. Regular y fortalecer los servicios de transporte en el Estado, bajo las premisas de calidad, modernidad, seguridad, eficiencia y gratuidad a estudiantes.	2.1 Rehabilitación integral de vialidades primarias y secundarias incorporando movilidad motorizada y no motorizada.	Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 3. Impulsar un hábitat asequible, resiliente y sostenible, para avanzar en la construcción de espacios de vida para que todas las personas puedan vivir seguras y en condiciones de igualdad.	3.1
	2.2 Rehabilitación integral de inmuebles existentes propiedad del Gobierno del Estado, reubicación y construcción de nuevas sedes.	Medio Ambiente y Recursos Naturales 2. Fortalecer la acción climática a fin de transitar hacia una economía baja en carbono y una población, ecosistemas, sistemas productivos e infraestructura estratégica resilientes, con el apoyo de los conocimientos científicos, tradicionales y tecnológicos disponibles.	2.2
3. Regular y fortalecer los servicios de transporte en el Estado, bajo las premisas de calidad, modernidad, seguridad, eficiencia y gratuidad a estudiantes.	3.1 Impulsar una nueva legislación que regule no solo el transporte público, sino todas las modalidades de transporte.	Comunicaciones y Transportes 2. Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.	2.3
	3.2 Diseñar las normas generales de movilidad estratégica.		2.6
	3.3 Reordenar el Sector de Transporte, incorporando movilidad e infraestructura dotar de mayor relevancia a los gobiernos municipales mediante la implementación de los Consejos Municipales de Transporte.		2.4
	3.4 Retornar la presencia del Estado en la prestación de servicios de transporte.		2.6
	3.5 Transporte gratuito a la población estudiantil joven.		

Programa Sectorial de Infraestructura y Agenda Urbana 2022-2027		Programa Sectorial Nacional 2019-2024	
Objetivo	Estrategia	Objetivo Prioritario	Estrategia Prioritaria
	3.6 Regular la competencia de los prestadores del servicio del transporte público y privado. 3.7 Establecer procedimientos más ágiles y con certeza jurídica en el otorgamiento de concesiones de transporte.		2.3
4. Recuperar, rehabilitar y modernizar la red troncal de comunicaciones del Estado, con la finalidad de otorgar la cobertura total e Internet gratuito a la población.	4.1 Recuperar la red de comunicaciones, hoy concesionada a particulares de forma gratuita.	Comunicaciones y Transportes 3. Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico.	3.1 I
	4.2 Rehabilitar la totalidad de la red troncal de telecomunicaciones.		3.1
	4.3 Modernizar el equipo de telecomunicaciones que a la fecha se determina obsoleto a fin de lograr la cobertura total.		3.4
	4.4 Empleo de tecnologías de última generación para otorgar el servicio de internet gratuito para todos.		
	4.5 Generar la sinergia con el Gobierno Federal mediante la suscripción de alianzas de telecomunicaciones.		3.1
	5.1 Conservar, modernizar, ampliar y construir la red vial terrestre estatal para fortalecer la conectividad terrestre con estándares de seguridad.	Comunicaciones y Transportes 1. Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.	1.1
5. Fortalecer los proyectos de conservación, modernización y construcción de la red vial terrestre del Estado con visión de desarrollo regional e intermodal bajo el principio de igualdad para todas las personas.	5.2 Mejorar la planeación, administración y ejecución de obras y acciones para la atención oportuna de las necesidades de la infraestructura carretera.	Comunicaciones y Transportes 2. Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.	2.6

VI. Diagnóstico

Desarrollo Urbano

El estado de San Luis Potosí, con una población total de 2 millones 822 mil 255 habitantes, tiene una concentración del 67.2% de población urbana en 64 localidades, y el 32.8% restante de población rural se distribuye en 6 mil 490 localidades¹⁷. Destacándose la Zona Metropolitana de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez-Villa de Zaragoza-Villa de Reyes (ZM-SLP-SDGS-VZVR), con una población urbana equivalente al 41.8% del total de la población estatal¹⁸.

El ritmo y extensión del proceso de crecimiento económico estatal de los últimos años, ha traído consigo una serie de tendencias y retos en materia de desarrollo urbano, entre las que sobresalen:

La consolidación de las principales ciudades, en especial de la zona metropolitana de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez-Villa de Zaragoza-Villa de Reyes; motivado principalmente con la instalación de las dos plantas armadoras de vehículos, que en sus procesos de fabricación generaron el asentamiento de fábricas de proveeduría de partes y que han detonado el crecimiento de desarrollos habitacionales y de servicios, así como el incremento de movilidad urbana, principalmente motorizada.

Aparejado al crecimiento de desarrollos habitacionales regulares, se encuentra la situación de los asentamientos irregulares, sobre todo en las zonas metropolitanas que albergan a la población urbana en el Estado, siendo no sólo un proceso anárquico de ocupación del suelo, sino además un fenómeno que obedece a causas económicas y estructurales¹⁹.

Problemática

La infraestructura urbana existente en la zona metropolitana de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez-Villa de Zaragoza-Villa de Reyes, presenta un rezago en su desarrollo, manifiesto en vialidades insuficientes para la movilidad motorizada, así como una incipiente y deficiente infraestructura de movilidad urbana no motorizada, que afecta directamente en el incremento de tiempos de traslado a los centros de trabajo, principalmente a los ubicados en la zona industrial.

Las vialidades que requieren de atención particular en cuanto a su rehabilitación son: el Anillo Periférico y el Boulevard Río Santiago, derivado de que ambas vialidades presentan serias deficiencias en su infraestructura básica de rodamiento, señalización, iluminación, accesos, salidas y drenes; toda vez que se han convertido en vialidades primarias de desplazamiento de vehículos.

Cabe señalar que derivado de la gran movilidad de personal que labora en la zona industrial de San Luis Potosí, es que se generan importantes congestionamientos en las horas pico, provocados principalmente por la circulación de gran cantidad de camiones de transporte de personal y vehículos particulares, saturando principalmente el Boulevard San Luis tanto en el sentido glorieta Juárez-Villa de Pozos como en el sentido inverso, derivado de la falta de vías alternas en condiciones de absorber cargas vehiculares significativas.

Al ser un polo de atracción de oferta de trabajo, es que la zona metropolitana San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez-Villa de Zaragoza-Villa de Reyes, ha generado una demanda de mayores y mejores espacios recreativos, culturales y de deporte, por lo que los parques Tangamanga I y II resultan insuficientes para cubrir dicha demanda, requiriéndose su mejoramiento y creación de más espacios

¹⁷ Consejo Estatal de Población: "Perfil Sociodemográfico Estatal", Fuente: INEGI Censo de Población y Vivienda 2020.

¹⁸ INEGI: "Panorama Sociodemográfico de México 2020"; localidades con mayor población

¹⁹ Promotora del Estado. – Asentamientos Irregulares.

similares, sobre todo hacia las zonas de mayores asentamientos habitacionales aledaños a la zona industrial, carente de este tipo de centros culturales, recreativos y de deporte.

En cuanto a las zonas urbanas de la zona metropolitana de Rioverde-Ciudad Fernández, Matehuala y Ciudad Valles, tienen un rezago en cuanto a la modernización de la infraestructura urbana vial motorizada y no motorizada, así como de los espacios públicos de esparcimiento existente; sin dejar de considerar los rezagos en infraestructura urbana y deterioro de la existente, del resto de localidades que abrigan a la población urbana del estado de San Luis Potosí.

Otro aspecto para considerar es la proliferación de asentamientos humanos irregulares en las ciudades del estado de San Luis Potosí, derivado del proceso de metropolización, junto con el rápido crecimiento de su población, agravándose por ende el problema de la vivienda a partir de la disponibilidad del suelo urbano, el de la especulación inmobiliaria y el de la consecuente división social del espacio. Es en este contexto que dichos asentamientos irregulares aparejan la problemática caracterizada por: la irregularidad inicial en la ocupación del suelo sea por la ausencia de títulos de propiedad y el carácter no autorizado de la urbanización o la existencia de vicios legales en la realización de la misma. La mayor problemática ante la demanda social de estos grupos de habitantes urbanos en los asentamientos irregulares, de introducción de servicios, suele ser negativa, en virtud del carácter irregular de las viviendas²⁰.

Perspectiva de solución

La planeación del desarrollo urbano sostenible requiere considerar la utilización del espacio ordenadamente, integrando la participación de los tres órdenes de gobierno y sociedad, para atender debidamente las demandas que plantean los asentamientos humanos urbanos en cuanto a infraestructura y servicios, con respeto al Medio Ambiente y con el objetivo de mejorar la calidad de vida, la prosperidad y la equidad social.

Por ello, la perspectiva de solución en cuanto al deterioro de las vialidades existentes en las zonas urbanas, en particular a la zona metropolitana San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez-Villa de Zaragoza-Villa de Reyes, consiste en la rehabilitación de estas mismas, en particular el anillo Periférico y el Boulevard Río Santiago, que incluirá el mejoramiento de la superficie de rodamiento, iluminación suficiente, mejoramiento de la señalética, optimización de accesos, salidas y drenes. Ello permitirá la conformación de un sistema de enlace interurbano, acorde a la estructura prevista de las ciudades conurbadas, que logre la integración territorial de los centros de población en el Estado. Así mismo se requiere atacar la problemática de la saturación vehicular del Boulevard San Luis, desarrollando en forma integral vialidades alternas hasta la zona industrial de San Luis Potosí, incorporando infraestructura vial motorizada y no motorizada.

Con motivo de la insuficiente cobertura de espacios recreativos, culturales y de deporte, es que se hace necesario el mejoramiento de los parques Tangamanga I y II, consistente en el mejoramiento de las vialidades interiores, de acceso al parque, de creación de infraestructura recreativa que genere un detonante turístico adicional; con la propuesta de creación de más espacios similares, sobre todo hacia la zona de Villa de Pozos, para cubrir la demanda de dichos espacios por la población que está asentada en los desarrollos habitacionales aledaños a la zona industrial.

Asimismo, el Estado fortalecerá las acciones de ordenamiento territorial para desincentivar los asentamientos humanos irregulares, actualizando el inventario y el diagnóstico de dichos asentamientos irregulares, para la toma de decisiones en los procesos de desregulación, consolidación, atención a conflictos agrarios y la conservación de zonas con valor ambiental; promoviendo además alternativas de

²⁰ Tesis "La identidad social urbana como elemento para construir el derecho a la ciudad en contexto de marginación y marginalidad: El caso de la periferia norte del Área Metropolitana de San Luis Potosí". 2016 - Eva María Martínez Rodríguez.

reubicación o regularización de las viviendas en los asentamientos irregulares, a través de análisis de aptitud territorial en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Comunicaciones y Transportes

A la fecha los temas que corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Poder Ejecutivo del estado de San Luis Potosí se encuadran en dos vertientes, la telecomunicación para toda la población y la prestación de los servicios de transporte en las diversas modalidades que abarca la Ley del Transporte Público para el Estado de San Luis Potosí.

En cuanto a la primer vertiente de telecomunicaciones, es menester señalar que la infraestructura existente constante de una red troncal que integran 36 antenas y la red secundaria que se compone de 14 antenas afectas a la señalada troncal, y por medio de las cuales se generan las ondas de servicio en el tema que nos ocupa, a la fecha toda la red de comunicaciones fue concesionada de forma gratuita a un particular en el año 2018 y hasta por el término de 15 años, contrato de comodato que fue otorgado sin las formalidades de Ley y sin autorización del Congreso del Estado.

En cuanto a la vertiente de Transporte, debe decirse que el servicio se encuentra normado y regulado por las Leyes Estatales y Federales, encontrándose la obligación del Estado de prestarlo. A la fecha la Ley del Transporte señalada reconoce 17 modalidades de transporte, lo que se engloba en un número de 8 mil 907 concesionarios y permisionarios del transporte público, entre personas físicas y morales, que aglutinan 14 mil 500 unidades de transporte y con un padrón de operadores registrados de 23 mil en todo el Estado. Entre las modalidades que aglutinan el mayor número de concesiones y permisos se encuentra el transporte urbano colectivo y el vehículo de ruleteo de alquiler; siendo un reclamo generalizado de la sociedad potosina que la prestación del servicio público de transporte cumpla con los estándares de calidad, seguridad y eficiencia que determina la Ley, máxime que se trata de un servicio de orden público y de evidente interés social.

En ese tenor, los estándares de calidad referidos deberán cumplir con los principios rectores de Movilidad Sustentable, Eficiencia de Gestión, Calidad del Servicio.

Problemática del sector

En la primera vertiente de comunicaciones, la imposibilidad del Estado de prestar el servicio ante la concesión gratuita a particular que ha quedado de manifiesto, así mismo en la actualidad el particular solo tiene en funcionamiento un 20% de la red de antenas estatal.

En cuanto al transporte, ha sido una práctica reiterada que el procedimiento que la Ley denomina "Revista" a las unidades en las que se presta el servicio público de transporte, la Secretaría se limitaba a hacer una revisión superficial en las unidades, con lo que se cumplía en la norma, pero se desobedecía en la práctica, siendo en realidad una actividad con fines meramente recaudatorios, más que normativa y de verificación real, siéndole al viejo régimen más relevante el pago, que el buen estado físico que deviniera en la prestación digna y eficiente del servicio.

Durante décadas se instituyó la práctica de soslayar el estado físico de los vehículos afectos al servicio público, pasando a segundo término la seguridad y comodidad de los usuarios, así como de terceros, aunado a la nula supervisión de los sistemas que generan el cobro de las tarifas autorizadas para cada una de las modalidades. Todo esto normado por los preceptos legales obligatorios de la Ley de Transporte Público vigente en el Estado.

De la citada normativa, el Artículo 48 de la Ley del Transporte, impone la obligación a los que detentan las concesiones y permisos en las diversas modalidades que contemplan los Artículos 21 y 22 de la Ley, así como las unidades en las que este servicio se presta, deben ser sometidas a Revistas y Refrendos Anuales, obligación establecida en los Artículos 48 y 81 fracción XVII de la Ley en comento.

Así mismo se encuentra con un nulo archivo que permita la correcta identificación de los titulares de las concesiones y permisos expedidos por el Gobierno del Estado.

Junta Estatal de Caminos

Visión

Las y los potosinos contarán con vías de comunicación seguras y suficientes que satisfagan sus necesidades de movilidad y comunicación, fortaleciendo el desarrollo regional y las actividades económicas y sociales; facilitándoles el acceso a la totalidad de servicios básicos de manera sustentable y promoviendo la integración de la sociedad en su conjunto.

Situación de la red carretera

La interconexión entre las mesoregiones en México es posible gracias a catorce corredores carreteros que se desarrollan a lo largo y ancho de toda la geografía del país (mapa 1), y cuya longitud total es de 19 mil 245 kilómetros²¹, proporcionando acceso a las principales ciudades, puertos marítimos, centros turísticos y fronteras.

Por el territorio potosino cruzan dos de esos corredores carreteros: el corredor México–Nuevo Laredo, con ramal a Piedras Negras y el corredor Manzanillo – Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas, que corresponden a las carreteras 57 en sus tramos Querétaro – San Luis Potosí y San Luis Potosí – Matehuala; y a las carreteras 70 y 80, tramo San Luis Potosí – Ciudad Valles – Tampico y tramo Guadalajara – San Luis Potosí respectivamente.

San Luis Potosí se ha consolidado como un nodo logístico estratégico que por su ubicación geográfica permite comunicar la región centro – occidente con el norte del país, así como con los puertos de Tampico y Altamira, en Tamaulipas.

²¹ Proyecto de conservación de carreteras mediante el esquema Asociación Público Privada, APP Coatzacoalcos – Villahermosa para el periodo 2016 – 2026, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/194246/1_Descripción_APP_COA-VSA.pdf, p. 5. Consultado el 10 de abril de 2022.



Mapa 1. Corredores carreteros en México

Fuente: Junta Estatal de Caminos de San Luis Potosí (JEC), con información de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

El Estado de San Luis Potosí cuenta con una extensa red de carreteras (figura 1), la décima con mayor longitud del país²², compuesta por carreteras federales, carreteras de cuota, carreteras estatales y caminos rurales.

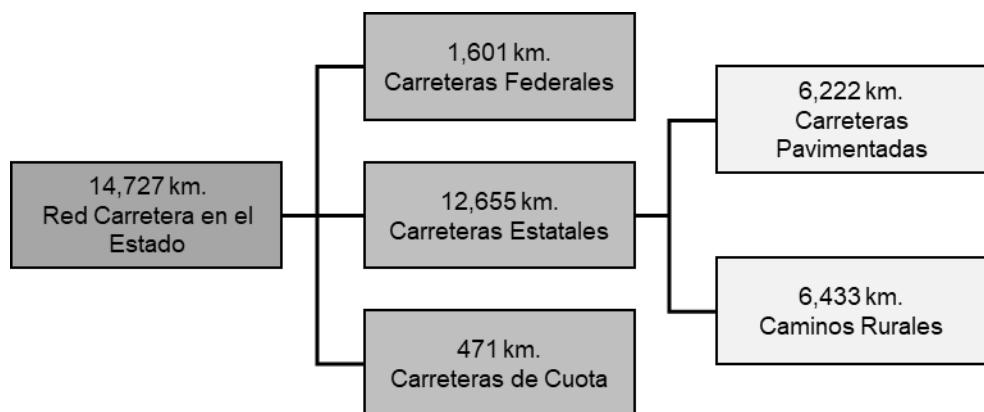


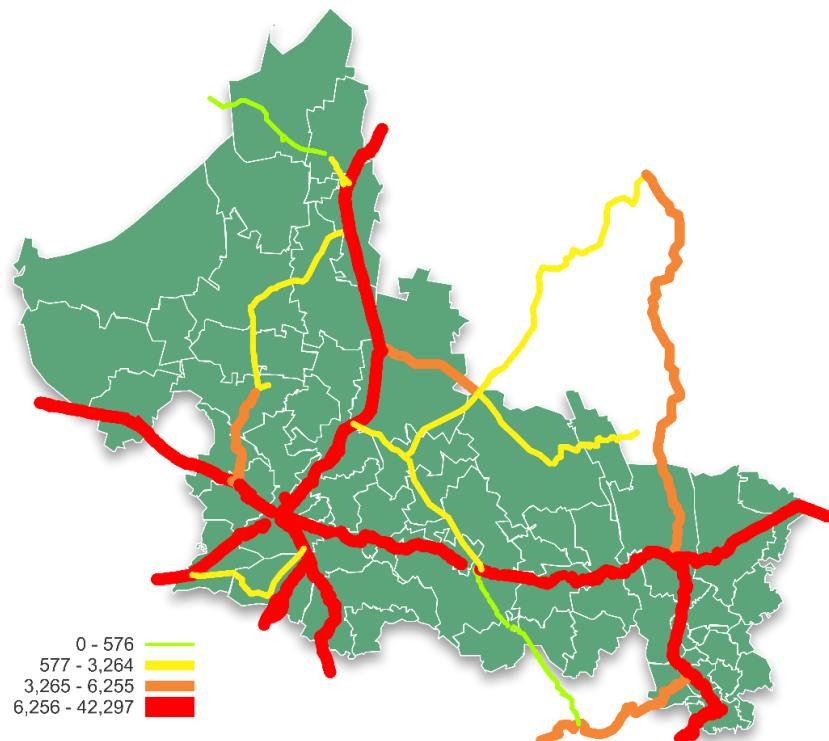
Figura 1. Red carretera en el Estado.

Fuente: Junta Estatal de Caminos.

El alto flujo de vehículos de largo itinerario que circulan diariamente por las principales carreteras federales en el Estado, estimado en el rango de los 6 mil 256 a los 42 mil 297 vehículos diarios (mapa 2), ha generado

²² Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2020, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, disponible en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/PDF/DEC-PDF/Anuario_2020.pdf, p. 22, consultado el 18 de abril de 2022.

la necesidad de mantener en buenas condiciones de circulación esas vías de comunicación, para generar ahorros en el costo generalizado de viaje, en mayor confort de las y los usuarios y en una red carretera más segura, permitiendo reducir el número de accidentes en casi un 23 por ciento y el número de fallecidos en un 22 por ciento²³ de 2016 a 2020.



Mapa 2. Asignación total de flujos de vehículos

Fuente: Junta Estatal de Caminos, basado en: (IMT., 2019). *Escenarios de Flujos de Carga en México con Base en el Modelo Nacional de Transporte*, disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt539.pdf>, p. 16. Consultado el 15 de abril de 2022.

El estado físico que presenta la red carretera federal se encuentra en el rango de regular a bueno, ya que, de manera permanente, el gobierno de la república destina los recursos necesarios para la conservación y mantenimiento de los mil 601 kilómetros. Además, se desarrollan dos proyectos de asociación público privada para atender 704.12 kilómetros de los dos cuerpos de la carretera 57 en sus dos tramos: Querétaro – San Luis Potosí y San Luis Potosí – Matehuala, ambos proyectos con una vigencia de 10 años a partir de su inicio (2017 y 2018 respectivamente). De igual manera, para acortar tiempos de recorrido del tráfico de largo itinerario y desfogar tráfico de las vías federales, proyecta obras de gran impacto, como la construcción, con inversión privada, de las autopistas La Pitahaya – Libramiento Oriente y Ventura – El Peyote, paralelas a la carretera 57 en sus tramos Querétaro – San Luis Potosí y San Luis Potosí – Matehuala.

También se encuentra en proceso la modernización de la carretera Ciudad Valles – Tamazunchale, que de igual manera recortará el tiempo de recorrido y facilitará la conectividad de la región sur del país, y a la huasteca potosina, con los puertos de Tampico y Altamira en Tamaulipas.

²³ Según el análisis de los Anuarios estadísticos de accidentes en carreteras federales de 2016 a 2020 del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), disponibles en: <https://www.imt.mx/publicacion.html>. Consultado el 12 de abril de 2022.

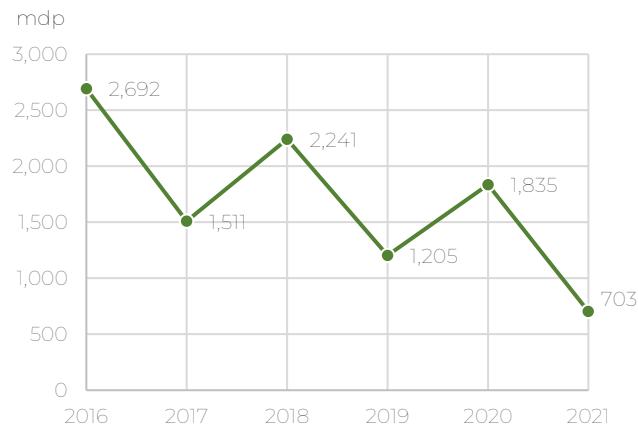
La conectividad y movilidad en el Estado se facilita con la red de carreteras federales y con los ejes regionales existentes, como el Xolol – Tamuín en la huasteca, el Rayón - Cárdenas – Ciudad del Maíz en la zona media, el E.C. 57 – Villa de Arista – Moctezuma y Charcas – Santo Domingo – Illescas en la zona altiplano. Sin embargo, se ven limitadas por el mal estado físico de la superficie de rodamiento que actualmente presenta la red carretera estatal pavimentada, ya que solo el 16 por ciento de ella se encuentra en buenas condiciones (996 kilómetros) de circulación.

La antigüedad del 54 por ciento de la red carretera estatal pavimentada se encuentra en el rango de los 15 a los 89 años (el trazado de la carretera Matehuala – Dr. Arroyo se remonta a principios de los años 30²⁴).

Por otra parte, el 34 por ciento de la red carretera estatal pavimentada se localiza en la región huasteca, bajo condiciones hidrometeorológicas severas que combinadas con la caracterización físico - geográfica de la región erosionan y dañan la superficie de rodamiento de las vías de comunicación terrestres.

De igual manera, la ausencia de políticas públicas de largo plazo ha impedido que se destinen recursos públicos de manera periódica para atender las necesidades de construcción y conservación, limitando la planeación de circuitos carreteros que faciliten la conectividad y la integración de todas las regiones del Estado y postergando trabajos de supervisión, evaluación, rehabilitación y conservación de puentes.

La inversión para la construcción y conservación de la red carretera en el Estado en los últimos 6 años se ha visto disminuida de manera gradual, lo que ha originado la desatención y por consecuencia, el deterioro de las vías de comunicación terrestre, lo que se traduce en aumento de los costos generalizados de viaje, la incomodidad de las y los usuarios y efectos sociales no deseados, además de que se limitan la conectividad y el desarrollo social y económico de las regiones.



Gráfica 1. Inversión en infraestructura carretera 2016 - 2021

Fuente: JEC, con datos de los seis informes de gobierno administración 2015 - 2021

Perspectiva de solución

En el PED, han quedado definidos los objetivos, estrategias y líneas de acción que permitirán solucionar de la mano con todos los sectores de la sociedad la problemática expresada.

Objetivo 5. Fortalecer los proyectos de conservación, modernización y construcción de la red vial terrestre del Estado con visión de desarrollo regional e intermodal bajo el principio de igualdad para todas las personas.

El conocimiento puntual de las carencias y defectos que adolecen las vías de comunicación pavimentadas, así como su contribución al abatimiento de la pobreza y al desarrollo del Estado, permitirá lograr el objetivo planteado. Para ello, se implementa el programa de *calificación de la red carretera estatal pavimentada*.

²⁴ Historia de las Juntas Locales de Caminos (1933 – 1980), Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, p. 254, disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Libro/LB3.pdf>. Consultado el 11 de abril de 2022.

Con el programa de calificación de la red carretera estatal pavimentada, se podrá evaluar, definir y priorizar la aplicación de recursos mediante el resto de los programas diseñados, de tal manera que contribuyan a la solución de la problemática arriba mencionada.

La calificación y evaluación de la red carretera generará información que permita desarrollar los *estudios y proyectos* necesarios para mejorar las condiciones de las carreteras y caminos ya existentes mediante la atención a puntos de conflicto, la construcción de infraestructura auxiliar o trabajos de modernización.

El tamaño de una localidad determina la cantidad de bienes y servicios con que cuenta, entre más grande sea, mayor diversidad de ellos se pueden encontrar. Algunos servicios requieren un gran número de usuarios para su viabilidad financiera, tal es el caso de hospitales y universidades entre otros.

Para poder acceder a servicios y productos que no es posible encontrar en localidades pequeñas, es necesario trasladarse a las localidades más grandes y cercanas. Para esto, el uso de las carreteras y caminos es indispensable.

En todo el territorio nacional existe un gran número de localidades pequeñas en las que no cuentan con los servicios básicos de educación y salud, y que por cuestiones históricas, culturales y geográficas se encuentran lejanas a otras de mayor tamaño, y que, por su dispersión, es difícil proporcionarles esos servicios básicos de los que carecen. En San Luis Potosí, el número de localidades, denominadas aisladas, que presentan esa problemática es de 2 mil 606²⁵ (el 38.2 por ciento de localidades en el Estado).

Con el programa de *construcción y modernización de caminos*, cuyo principal objetivo es la pavimentación de caminos rurales, se contribuye a conectar esas localidades dispersas, facilitándoles a las y los usuarios, el acceso a los servicios básicos en localidades cercanas de mayor tamaño. El 50.3 por ciento de localidades aisladas en el Estado se ubican en municipios con presencia de población indígena.

Así mismo, con este programa, en el sector agrícola y las zonas indígenas productivas se atenderán sus necesidades en materia de caminos para el traslado de cosechas y proveeduría de insumos.

De igual manera, los programas de *rehabilitación y conservación de las vías terrestres de comunicación estatales*, tiene como objetivo el facilitar la comunicación de las y los potosinos a todo lo largo y ancho del territorio del Estado, proporcionando carreteras limpias y seguras, con el adecuado mantenimiento. Contribuyendo a generar ahorro en los costos generalizados de viaje y de tiempos de traslado.

Dentro del anterior programa, se incluye el dar el mantenimiento adecuado a los puentes y obras de drenaje que así lo requieran, siendo éstos, parte importante de la vía de comunicación.

Para contar con una estructura organizacional que permita erradicar inercias y procesos obsoletos, compuesta por servidores públicos más capaces y mejor capacitados, se implementa el programa de *mejora de la gestión*, con el que se modificará el reglamento de la dependencia; se proponen iniciativas de ley para el aprovechamiento del derecho de vía; se adaptan las instalaciones para facilitar la movilidad de personas con capacidades diferentes y se generan las condiciones para que exista igualdad entre mujeres y hombres.

Otra de las acciones para promover vías de comunicación terrestre más seguras, es la implementación del programa de *uso, explotación y vigilancia del derecho de vía*, con el que se pretende erradicar la indiscriminada colocación de estructuras para entre otros, colocar anuncios espectaculares, generando

²⁵ Consejo Nacional de Población, 2017. La condición de ubicación geográfica de las localidades menores a 2500 habitantes en México. Disponible en <https://www.gob.mx/conapo/documentos/la-condicion-de-ubicacion-geografica-de-las-localidades-menores-a-2-500-habitantes-en-mexico>. Consultado el 18 de abril de 2022.

contaminación visual y potencial peligro para las personas que circulan en su cercanía ante fuertes rachas de viento y otros fenómenos meteorológicos.

Todos los programas arriba mencionados, contienen líneas de acción con las que se atienden a diversos grupos de atención prioritaria, como incluir o priorizar obras y acciones que beneficien a localidades con presencia de población indígena; el identificar el número de mujeres beneficiadas en cada obra o acción; procurar la igualdad entre mujeres y hombres; y la inclusión de personas con discapacidad, de manera que se contribuya de manera transversal con el objetivo de lograr el desarrollo regional bajo el principio de igualdad para todas las personas.

VII. Planeación Estratégica

Objetivo 1. Fortalecer el desarrollo regional, urbano y metropolitano sustentable, con inversiones de al menos 3 mil 500 millones de pesos anuales para infraestructura vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental.

Estrategia 1.1 Incrementar la infraestructura urbana en el Estado, para abatir rezagos en el desarrollo e impulsar la productividad y el empleo.

Líneas de acción:

- Llevar a cabo proyectos de inversión de infraestructura urbana que atiendan las demandas sociales y de desarrollo sostenible.
- Construcción de vialidades requeridas y rehabilitación integral de las existentes, para optimizar la movilidad urbana.

Estrategia 1.2 Coordinar con las dependencias promotoras la ejecución de las obras de infraestructura de acuerdo con el proyecto ejecutivo integral.

Líneas de acción:

- Elaboración de proyectos ejecutivos de obras públicas, acordes a los requerimientos de las dependencias promotoras e instrumentación de contratación y ejecución de las mismas, de acuerdo a la disponibilidad de los recursos financieros.
- Coordinación con dependencias federales y municipales, para la ejecución de obras de infraestructura urbana con fuentes de financiamiento mixtas.

Estrategia 1.3 Mantener actualizado el banco de proyectos estratégicos para la gestión oportuna de financiamiento y llevar a cabo la ejecución de estos.

Líneas de acción:

- Incorporar nuevos proyectos estratégicos al banco existente.
- Coordinar con los municipios y dependencias estatales para fortalecer el banco de proyectos.
- Verificar la vigencia de los proyectos integrados en el banco existente y actualizarlos en su caso.

Estrategia 1.4 Promover y concertar programas de desarrollo urbano y vivienda, y apoyar su ejecución con la participación de los gobiernos federal y municipal, así como de los sectores social y privado.

Líneas de acción:

- Contribuir a abatir la desigualdad social, promoviendo acciones de vivienda que garantizan su derecho social a una vivienda digna y adecuada.
- Regularización de la tenencia de la tierra en asentamientos humanos irregulares en las zonas urbanas.
- Reubicar los asentamientos humanos establecidos en zonas de riesgo y alto riesgo urbanas.
- Ampliar las reservas territoriales urbanas existentes.

Estrategia 1.5 Establecer la planeación del desarrollo urbano, apegada a los planes de ordenamiento territorial vigentes, para diseñar estrategias que permitan proyectar obras de infraestructura de alto impacto.

Líneas de acción:

- Promover la difusión de los planes vigentes de ordenamiento territorial en las zonas urbanas.
- Diseñar esquemas de colaboración y participación con organismos federales y municipales reguladores del desarrollo urbano.

- Vigilar el cumplimiento de los programas de ordenamiento estatal y de los programas municipales vigentes.

Estrategia 1.6 Llevar a cabo una evaluación de la vigencia de los planes de ordenamiento territorial, del impacto por la realización de las obras de infraestructura en éstos, y de la carencia de estos mismos en el ámbito municipal.

Líneas de acción:

- Actualización permanente de los planes de ordenamiento territorial aprobados.
- Medir el impacto de la ejecución de proyectos de infraestructura urbana en los planes de ordenamiento territorial vigentes.
- Coordinación con los municipios y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, para la elaboración, validación y publicación de los planes de ordenamiento territorial municipales.

Estrategia 1.7 Promover la creación y rehabilitación de la infraestructura recreativa, deportiva y cultural en el Estado.

Líneas de acción:

- Mejorar y conservar las vialidades, espacios deportivos, áreas verdes y edificios culturales en el Estado.
- Mantener en óptimas condiciones los parques recreativos y culturales de las cuatro regiones del Estado.

Estrategia 1.8 Creación de viveros y mejoramiento de los existentes, que servirán para la reforestación de todos los municipios del Estado.

Línea de acción:

- Creación de viveros y mejoramiento de los existentes, incorporando el desarrollo de flora acorde a la región a reforestar.

Estrategia 1.9 Incrementar áreas verdes en las zonas urbanas para abatir el rezago en la oferta de estas mismas y ubicarlas como ciudades saludables.

Línea de acción:

- Ampliar las áreas verdes en las zonas urbanas para cumplir con los parámetros establecidos por la Organización Mundial de la Salud y ser considerados como una ciudad sana.

Objetivo 2. Mantener y mejorar el estado físico de la infraestructura urbana existente en el Estado, en coordinación con otras instancias gubernamentales.

Estrategia 2.1 Rehabilitación integral de vialidades primarias y secundarias incorporando movilidad motorizada y no motorizada.

Líneas de acción:

- Realizar proyectos integrales de rehabilitación de vialidades primarias y secundarias existentes en las zonas urbanas.
- Mejorar la movilidad en la zona metropolitana a través de nuevas vías alternas.

Estrategia 2.2 Rehabilitación integral de inmuebles existentes propiedad del Gobierno del Estado, reubicación y construcción de nuevas sedes.

Líneas de acción:

- Elaboración de un diagnóstico de los inmuebles existentes propiedad del Estado.

- Elaboración de proyectos integrales de rehabilitación de los inmuebles propiedad del Estado.
- Realizar un estudio costo-beneficio de reubicación de dependencias gubernamentales.
- Elaboración del proyecto y construcción de la nueva sede del Poder Legislativo.

Objetivo 3. Regular y fortalecer los servicios de transporte en el Estado, bajo las premisas de calidad, modernidad, seguridad, eficiencia y gratuidad a estudiantes.

Estrategia 3.1 Impulsar una nueva legislación que regule no solo el transporte público, sino todas las modalidades de transporte.

Línea de acción:

- Mediante la presentación de una iniciativa de Ley ante el Congreso del Estado por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que norme la totalidad del transporte público y privado.

Estrategia 3.2 Diseñar las normas generales de movilidad estratégica.

Líneas de acción:

- Establecer las plataformas digitales que permitan al usuario optar por la modalidad de transporte que más les satisface, de acuerdo con las necesidades de traslado.
- Determinar las rutas especiales de transporte para brindar el servicio a personas de grupos sujetos de asistencia social.
- Generar estudios interinstitucionales con dependencias para efectos de establecer los nuevos centros de población que requieren servicio.
- Impulsar espacios adecuados de vialidad y movilidad urbana en áreas de uso común como parques, plazas y otros espacios públicos.
- Desarrollar un plan de movilidad no motorizada, consolidando redes y rutas ciclistas en las cuatro zonas del Estado, que estén conectadas de manera periférica, lineal y regional, teniendo como finalidad la movilidad y la promoción del turismo alternativo.

Estrategia 3.3 Reordenar el Sector de Transporte, incorporando movilidad e infraestructura dotar de mayor relevancia a los gobiernos municipales mediante la implementación de los Consejos Municipales de Transporte.

Líneas de acción:

- Elaborar el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) acorde a la nueva realidad del Estado.
- Fusión y enlace de Rutas Suburbanas, Interurbanas y Urbanas para simplificar la red de rutas, logrando que el usuario pueda trasladarse a más puntos de destino sin dificultad.
- Instrumentar el proceso de Revista Vehicular más de una vez por año, acompañado de una verificación permanente con la finalidad de que los concesionarios cumplan en todo momento con la normatividad establecida en la Ley del Transporte Público.
- Discusión y elaboración de un nuevo sistema de rutas ante el Consejo Estatal del Transporte orientado a la simplificación y ordenación del diseño de las rutas de transporte.
- Diseño de las rutas alimentadoras de las rutas troncales para el transporte masivo.
- Creación de la plataforma digital del Gobierno para el servicio transporte público de ruleteo de alquiler (Taxi).

Estrategia 3.4 Retornar la presencia del Estado en la prestación de servicios de transporte.

Líneas de acción:

- Impulsar la operación del organismo paraestatal.
- Modificar el diseño de la empresa paraestatal, con la finalidad de que tenga presencia en las cinco ciudades más grandes del Estado.
- La integración del servicio de transporte público al sistema de Seguridad Pública en el Estado.

Estrategia 3.5 Transporte gratuito a la población estudiantil joven.

Líneas de acción:

- Generar la llave y mapas de estructura de tarjetas inteligentes de prepago que cumplan con las características de ser bancarias, magnéticas y electrónicas que sean operadas mediante aplicaciones y que además sean propiedad del Estado con la finalidad de brindar apoyos y transporte gratuito a la población estudiantil.
- Generar las reglas de operación del programa de transporte gratuito a estudiantes.
- Establecer convenios de colaboración con las instituciones de educación superior con la finalidad de obtener padrones de estudiantes actualizados, e instaurar coordinación entre la Secretaría y las instituciones de Educación Superior para la mejor implementación del programa.
- Fortalecer la coordinación con el sector concesionado del servicio de transporte público, con la finalidad de crear las condiciones tecnológicas necesarias para la implementación del programa y así garantizar al beneficiario el fácil acceso al servicio de transporte.

Estrategia 3.6 Regular la competencia de los prestadores del servicio del transporte público y privado.

Líneas de acción:

- Instrumentar mediante la empresa paraestatal la regulación de la competencia en el servicio de transporte público en el interior del Estado.
- Derivado de la nueva Ley propuesta, dictar el marco jurídico para el correcto funcionamiento de las plataformas privadas de transporte, en un marco de equidad y real regulación.

Estrategia 3.7 Establecer procedimientos más ágiles y con certeza jurídica en el otorgamiento de concesiones de transporte.

Líneas de acción:

- Abandonar la práctica de otorgar permisos temporales como mecanismo a fin de erradicar la corrupción.
- Establecer mecanismos dentro de la nueva Ley de Transporte para regular el transporte derivado de las nuevas economías colaborativas.

Objetivo 4. Recuperar, rehabilitar y modernizar la red troncal de comunicaciones del Estado, con la finalidad de otorgar la cobertura total e Internet gratuito a la población.

Estrategia 4.1 Recuperar la red de comunicaciones, hoy concesionada a particulares de forma gratuita.

Líneas de acción:

- Revocación de contrato mediante las propias disposiciones establecidas en el mismo sin necesidad de vía judicial.
- De ser necesario la tramitación ante los tribunales competentes del litigio, mediante los recursos legales establecidos en el código de la materia para la recuperación de la red.

Estrategia 4.2 Rehabilitar la totalidad de la red troncal de telecomunicaciones.

Líneas de acción:

- Rehabilitar las 26 antenas inoperantes, de una totalidad de 30 que conforman la red troncal mediante la reposición de equipo obsoleto o faltante en las torres para su correcto funcionamiento.
- La toma de material de los sitios donde se ubican las antenas teniendo control por parte de la Secretaría, accesos y resguardo de los mismos.

Estrategia 4.3 Modernizar el equipo de telecomunicaciones que a la fecha se determina obsoleto a fin de lograr la cobertura total.

Líneas de acción:

- Auditarse la red troncal actual.
- Fortalecer el equipamiento de telecomunicaciones como antenas, switch, router, cableado, hotspot, entre otros.
- Solicitar cooperación del C5 para el resguardo de equipos.
- Modernizar y actualizar la Red Estatal de Caminos (REC).
- Implementar acciones de fibra óptica en sitios con viabilidad.
- Implementación de antenas para uso de Internet.
 - Satelital
 - Microondas
 - Cableado
- Interconexión de equipos para proporcionar una mayor calidad de servicio.
- Implementación de sistemas de seguridad para el resguardo de los equipos.
- Configuración de equipos.
- Implementación del servicio.
- Distribución al usuario final.

Estrategia 4.4 Empleo de tecnologías de última generación para otorgar el servicio de internet gratuito para todos.

Líneas de acción:

- Valorar y realizar estudios de necesidad con base en el usuario final.
- Realizar contrato y/o convenio con el Proveedor de Servicios de Internet que satisfaga las necesidades de prestación del Internet gratuito.
- Elaboración de proyecto para su implementación.
- Elaboración de plataforma de inicio de sesión, proponiendo de forma enunciativa, más no limitativa, los siguientes enlaces:
 - Educativo.
 - Salud.
 - Noticias.
 - Seguridad.
 - Gobierno.
- Realizar las pruebas pertinentes de conectividad para el correcto funcionamiento del Sistema.
- Implementación del proyecto de forma gradual para lograr la cobertura total de la población.

Estrategia 4.5 Generar la sinergia con el Gobierno Federal mediante la suscripción de alianzas de telecomunicaciones.

Líneas de acción:

- Suscribir convenios de apoyo con la Secretaría de Comunicaciones y transporte federal en cuanto al uso de la REC a su cargo.

- Generar las vías que posibiliten el uso de la estructura con la Comisión Federal de Electricidad, en el tendido de fibra óptica y en su caso del cable de conducto de energía eléctrica para el tendido de la red de Internet gratuito.
- Convenios con el Gobierno Federal para el uso de satélites de los que dicha autoridad tiene dominio.

Objetivo 5. Fortalecer los proyectos de conservación, modernización y construcción de la red vial terrestre del Estado con visión de desarrollo regional e intermodal bajo el principio de igualdad para todas las personas.

Estrategia 5.1 Conservar, modernizar, ampliar y construir la red vial terrestre estatal para fortalecer la conectividad terrestre con estándares de seguridad.

Líneas de acción:

- Promover con el gobierno federal, municipal y el sector privado, la modernización de la infraestructura en la red vial terrestre.
- De la Red Estatal Carretera:
 - Mejorar las condiciones físicas, sobre todo, dada la orografía y características de suelo, de la zona Huasteca y Media.
 - Conservación y reconstrucción de las estructuras vehiculares y peatonales en la red vial terrestre.
 - Realizar la evaluación del estado físico.
 - Determinar las condiciones físicas.
 - Impulsar la coordinación con los tres órdenes de gobierno para la conservación y reconstrucción de la Red.
- Identificar y atender los puntos de mayor índice de accidentabilidad en la Red Carretera Estatal.

Estrategia 5.2 Mejorar la planeación, administración y ejecución de obras y acciones para la atención oportuna de las necesidades de la infraestructura carretera.

Líneas de acción:

- Establecer mecanismos de comunicación con diferentes dependencias, instituciones y la ciudadanía para vigilar el estado físico de la infraestructura en la red vial terrestre y su aprovechamiento.
- Fortalecer el uso de las Tecnologías de Comunicación (TIC's) para eficientizar la comunicación interna y para contribuir a la rapidez en atención de gestiones y contingencias.
- Fortalecer el banco de estudios, proyectos y gestión de permisos para desarrollar infraestructura carretera.
- Actualizar y fortalecer el marco normativo para brindar mayor certeza jurídica en beneficio de las y los ciudadanos del Estado.
- Crear esquemas innovadores de inversión que permitan optimizar y potenciar los recursos para infraestructura vial.
- Mejorar los procesos de planeación, integración de proyectos ejecutivos y los procesos de asignación de obra.

VIII. Programas y proyectos

Programa	Proyecto	Descripción
Infraestructura	Construcciones nuevas y ampliaciones	Creación, ampliación y remodelación en su caso, de Infraestructura vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental, para abatir rezagos en el desarrollo e impulsar la productividad y el empleo, con un enfoque de desarrollo sostenible.
	Remodelaciones	
Proyectos ejecutivos de inmuebles y vialidades	Proyectos Ejecutivos Propios	Elaboración de proyectos ejecutivos acordes a las necesidades del Desarrollo Sostenible de Infraestructura vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental.
	Proyectos Ejecutivos de Dependencias Promotoras	
Ordenamiento territorial	Apoyo económico federal para la elaboración y puesta en marcha de planes y programas de ordenamiento	Incentivar la participación de la mayor cantidad de ayuntamientos en el programa P.U.M.O.T. de la SEDATU para la obtención de recursos económicos, para la elaboración de los programas de ordenamiento.
	Actualización y adecuación de la legislación urbana	Adecuación de leyes que actualmente se duplican en función u objetivos, actualizar criterios legislativos en materia urbana, incorporar nuevas figuras de desarrollo urbano.
	Asesoría y puesta en marcha de planes y programas de ordenamiento territorial municipales	La totalidad de los ayuntamientos del Estado, contarán con sus planes y programas de ordenamiento territorial; clasificados en función de sus capacidades, vocaciones y alcances estratégicos.
Conservación de áreas verdes, espacios deportivos y culturales de los CECURT	Mantenimiento de las áreas verdes, espacios deportivos y culturales de los CECURT	Realizar actividades de mantenimiento y conservación en las áreas verdes, deportivas y culturales de los CECURT
Red Estatal de Conectividad	Red de internet gratuito para tod@s	Fortalecer la inclusión digital de las y los potosinos, estableciendo las condiciones que garanticen el acceso a Internet a través de la Red Estatal de Conectividad, para mejorar la calidad de vida de la población, potenciar las oportunidades educativas, laborales, de desarrollo social, económico y cultural.
	Red de internet gratuito en el transporte público urbano	Dotar de Internet Gratuito a todas las unidades del transporte público de pasajeros, en el entendido que no se basa en solo temas de conexión, sino que lleva una cara en el ámbito de la seguridad, en base a sistemas de protección de los grupos más vulnerables que permitan el uso del botón de pánico, cámaras que tengan contacto directo con los cuerpos de seguridad y el monitoreo interno de las propias unidades, otro gran tema es el transporte gratuito, entendido este en todas su fases, para estudiantes, personas de la tercera edad, madres trabajadoras, personas de capacidades diferentes, en donde se logre cubrir el cien por ciento de esta población en apoyo a su economía y necesidades de vida en torno al tema de movilidad
	Desarrollar software avanzado	Desarrollar software avanzado, brindar soporte al equipo tecnológico de la Secretaría, así como proporcionar asesoría en materia tecnológica al personal.
Fortalecimiento a las necesidades de tecnologías de la información	Adquisición de equipo tecnológico avanzado	Adquirir equipos informáticos que permitan a la Secretaría contar con las herramientas de tecnologías de información y comunicación para el desarrollo de las actividades en las cinco zonas del Estado, para una óptima atención y agilidad al usuario
Transporte público confiable y seguro	1ra. Etapa de Transporte Público Gratuito para Jóvenes	Otorgar una beca de transporte mensual a jóvenes estudiantes de universidades públicas. Como primera etapa, becar al 45% (aproximadamente 25,081 alumnos) de la población estudiantil de universidades públicas en las cabeceras de San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez, Ciudad Valles, Tamazunchale y Matehuala mediante la entrega de tarjetas inteligentes que contarán con un apoyo mensual de \$276.60 pesos. El estímulo mensual se traduce en aproximadamente 60 viajes mensuales de \$4.61 pesos cada

Programa	Proyecto	Descripción
	Verificación al Servicio de Transporte Público en las cinco zonas del Estado de San Luis Potosí	Realizar verificaciones al servicio de transporte público en las cinco zonas del Estado (Zona Centro, Media, Huasteca Norte, Huasteca Sur, y Altiplano), mediante las cuales se vigila la inspección del boletaje, cobro de tarifas, horarios, itinerarios, uso de uniformes, gafete de los operadores, estado físico de las unidades de transporte público, o cualquier otra función inherente al servicio de transporte público, con la finalidad de ofrecer al usuario traslados seguros y de calidad.
	Verificar el servicio de transporte público en la FENAPO	Verificaciones al servicio de transporte público durante el periodo de la FENAPO, que garantice al usuario un transporte público confiable y seguro.
	Convocatoria a la revista de los vehículos afectos al transporte público.	Llevar a cabo la Revista vehicular anual, consistente en la verificación física, mecánica y administrativa de los vehículos del transporte público, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias en materia de equipo, aditamentos, sistemas y, en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio público en todas sus modalidades.
Sistemas modernos de organización y conservación de archivos	Digitalización de archivos	Llevar un registro, resguardo, digitalización optima y sistematización a través de capacitaciones para los responsables de archivos en las áreas generadoras y/o un Licenciado en Gestión Documental y Archivística, con el objetivo de garantizar la localización y disposición de documentos a través de sistemas modernos de organización y conservación de archivos, contribuir a la eficiencia administrativa, asegurar el acceso oportuno a la información y con ello la rendición de cuentas mediante la adecuada administración y custodia de archivos; conservar, organizar y facilitar la consulta de archivos, tal y como lo establece la Ley de Archivos del Estado
Fortalecimiento en la Operatividad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Mantenimiento y mejoramiento a la operatividad de la S.C.T.	Mantenimiento y mejoramiento de las oficinas de la S.C.T en la zona Centro, Huasteca, Media y Altiplano, adecuar los espacios para que sean funcionales para la atención de la población en general que se presenta a realizar trámites inherentes al servicio de transporte público, así como adecuar los espacios para el desarrollo de las actividades del personal asignado a la S.C.T., dar mantenimiento preventivo y correctivo a los vehículos asignados a la S.C.T.
Apoyo y Gestión Jurídica Integral	Concesiones para la prestación del servicio público del transporte	Dar cumplimiento a lo establecido en la Ley de Transporte Público del Estado en relación a la cesión de los derechos y obligaciones de una concesión o permiso para la prestación del Servicio Público de Transporte.
Construcción y modernización en la red carretera estatal	Construcción y modernización en la red carretera estatal	Obras y acciones que lleva a cabo el área responsable para construir y modernizar caminos en la red carretera estatal y la construcción de estructuras viales y auxiliares.
Rehabilitación y conservación de carreteras estatales pavimentadas	Rehabilitación y conservación de carreteras estatales	Obras y acciones que lleva a cabo el área responsable para rehabilitar las carreteras estatales pavimentadas, y las estructuras viales y auxiliares.
Calificación de la red carretera estatal pavimentada	Evaluación y calificación de la red troncal de carreteras estatales pavimentadas	Acciones que lleva a cabo el área responsable para evaluar y calificar el estado físico de la red carretera estatal pavimentada.
Estudios y proyectos	Estudios y proyectos	Acciones que lleva a cabo el área responsable para gestionar, desarrollar y elaborar estudios y proyectos de infraestructura carretera.
Uso, explotación y vigilancia del derecho de vía en la red carretera estatal	Uso, explotación y vigilancia del derecho de vía en la red carretera estatal	Acciones que lleva a cabo el área responsable para la autorización, regularización y vigilancia del uso del derecho de vía en la red carretera estatal.

Programa	Proyecto	Descripción
Mejora de la gestión institucional	Mejora de la gestión institucional	Acciones que lleva a cabo el área responsable para la gestión, provisión y administración de los recursos humanos, financieros y materiales de la dependencia y su marco legal de actuación.
Programa de vivienda económica	Adquisición de vivienda	Promoción, Desarrollo y comercialización de vivienda económica nueva
Regularización de la tenencia de la tierra	Investigación jurídico territorial	Tiene como objetivo contar con una radiografía Socio – Jurídica y Georreferenciada de los Asentamientos Irregulares en el Estado y zonas de riesgo que permita la Planeación Estratégica en materia de regularización de la Tenencia de la Tierra Urbana y Rústica contribuyendo al Ordenamiento Territorial.
	Regularización de la tenencia de la tierra	Tiene como objetivo principal abatir la pobreza patrimonial, implementando un programa de regularización de la tenencia de la tierra, el cual contempla 58 municipios del Estado beneficiando a los grupos más vulnerables.

IX. Indicadores Estratégicos y Metas

Objetivo 1. Fortalecer el desarrollo regional, urbano y metropolitano sustentable, con inversiones de al menos 3 mil 500 millones de pesos anuales para Infraestructura vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental.									
Indicador Estratégico	Unidad de Medida	Línea Base 2021	Meta						Unidad Responsable
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Porcentaje de localidades con inversión en Infraestructura de las 64 localidades urbanas del Estado	Porcentaje	0%	17.19%	17.19%	17.19%	17.19%	17.19%	14.05%	Dirección de Obras Públicas y Supervisión. SEDUVOP
Metros cuadrados de Proyectos Ejecutivos de Infraestructura en las 64 localidades urbanas del Estado	Metros cuadrados	0	233,333	233,333	233,333	233,333	233,333	233,333	Unidad de Proyectos y Costos. SEDUVOP
Porcentaje de municipios impulsados con Plan y Programa de Ordenamiento Territorial	Porcentaje	3.45%	17.86%	17.86%	17.86%	17.86%	17.86%	10.70%	Instituto Estatal de Planeación Urbana. SEDUVOP
Porcentaje de mantenimiento de áreas verdes, espacios deportivos y culturales	Porcentaje	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Dirección Operativa de los Centros Estatales de Cultura y Recreación Tangamanga
Déficit de Vivienda	Vivienda	135,370*	123,441**	112,012**	101,083**	91,654**	82,725**	74,296**	Instituto de Vivienda del Estado
Número de asentamientos humanos irregulares identificados	Asentamiento	0	20	25	25	25	25	25	Promotor del Estado de San Luis Potosí
Escrutinas otorgadas a las familias que habitan asentamientos humanos irregulares	Escrutina Pública	0	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	Promotor del Estado de San Luis Potosí

*De acuerdo con la Encuesta Nacional de Vivienda 2020 y a información remitida por INFONAVIT.
 ** De acuerdo con información de la Sociedad Hipotecaria Federal en su documento "Demanda de Financiamientos de Vivienda 2022", publicado en febrero de 2022.

Objetivo 2. Mantener y mejorar el estado físico de la infraestructura urbana existente en el Estado, en coordinación con otras instancias gubernamentales.									
Indicador Estratégico	Unidad de Medida	Línea Base 2021	Meta						Unidad Responsable
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Kilómetros de vialidades rehabilitadas en las 64 localidades urbanas del Estado	Kilómetro	0	88	88	88	88	88	88	SEDUVOP. Dirección de Obras Públicas y Supervisión.

Objetivo 3. Regular y fortalecer los servicios de transporte en el Estado, bajo las premisas de calidad, modernidad, seguridad, eficiencia y gratuidad a estudiantes.									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Indicador Estratégico	Unidad de Medida	Línea Base 2021	Meta						Unidad Responsable
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Porcentaje de satisfacción de los usuarios con el transporte público masivo	Porcentaje	50%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Comunicaciones y Transportes/Dirección General de Movilidad.

Objetivo 4. Recuperar, rehabilitar y modernizar la red troncal de comunicaciones del Estado, con la finalidad de otorgar la cobertura total e Internet gratuito a la población.									
Indicador Estratégico	Unidad de Medida	Línea Base 2021	Meta						Unidad Responsable
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Porcentaje de comunidades con servicios digitales conectados	Porcentaje	50%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Conectividad.

Objetivo 5. Fortalecer los proyectos de conservación, modernización y construcción de la red vial terrestre del Estado con visión de desarrollo regional e intermodal bajo el principio de igualdad para todas las personas.									
Indicador Estratégico	Unidad de Medida	Línea Base 2021	Meta						Unidad Responsable
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Kilómetros de caminos construidos y modernizados en la red carretera estatal	Kilómetros	29	2	3	0	5	5	5	Junta Estatal de Caminos. Dirección de Construcción y Conservación
Kilómetros de carreteras estatales pavimentadas rehabilitadas y conservadas	Kilómetros	335.2	820	850	850	900	850	600	
Número de estudios y proyectos de infraestructura carretera elaborados	Estudios y proyectos	14	10	10	10	15	10	8	

X. Política de Atención Transversal del Programa Sectorial 2022-2027

Igualdad entre mujeres y hombres											
Objetivo del Programa sectorial 2022-2027	Programa	Acción particular	Indicador	Línea Base 2021	Meta						Unidad Responsable
					2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Objetivo 1. Fortalecer el desarrollo regional, urbano y metropolitano sustentable, con inversiones de al menos 3 mil 500 millones de pesos anuales para Infraestructura vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental.	Regularización de la Tenencia de la Tierra	Reducir la pobreza patrimonial de grupos vulnerables en hogares urbanos de la entidad potosina mediante regularización de la tenencia de la tierra.	Que se otorgue el 100% de escrituras de manera equitativa (50% hombres-50% mujeres) a los jefes de familias de grupos más vulnerables que habitan en los asentamientos humanos irregulares ingresados a programas de regularización de la tenencia de la tierra.	0	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	Promotora del Estado de San Luis Potosí
		Conservación y mantenimiento del gimnasio exclusivo para mujeres	Mantener el espacio, en buenas condiciones para su uso		Porcentaje de mantenimiento y conservación de espacios deportivos para mujeres.	100%	100%	100%	100%	100%	Dirección Operativa de los Centros Estatales de Cultura y Recreación Tangamanga
	Adquisición de vivienda económica	Promover y desarrollar vivienda económica	Déficit de Vivienda en el Estado	135370*	123411**	112012**	101083**	91654**	82725**	74296**	Instituto de Vivienda del Estado
Objetivo 3. Regular y fortalecer los servicios de transporte en el Estado, bajo las premisas de calidad, modernidad, seguridad, eficiencia y gratuidad a estudiantes.	Transporte público confiable y seguro	Dotar de Internet Gratuito a todas las unidades del transporte público de pasajeros, en el entendido que no se basa en solo temas de conexión, sino que lleva una cara en el ámbito de la seguridad, en base a sistemas de protección de las mujeres que permitan el uso del botón de pánico, cámaras que tengan contacto	Porcentaje de satisfacción de los usuarios con el transporte público masivo	50%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Conectividad

Igualdad entre mujeres y hombres											
Objetivo del Programa sectorial 2022-2027	Programa	Acción particular	Indicador	Línea Base 2021	Meta						Unidad Responsable
					2022	2023	2024	2025	2026	2027	
		directo con los cuerpos de seguridad.									

*De acuerdo con la Encuesta Nacional de Vivienda 2020 y a información remitida por INFONAVIT.
** De acuerdo con información de la Sociedad Hipotecaria Federal en su documento "Demanda de Financiamientos de Vivienda 2022", publicado en febrero de 2022

Desarrollo Integral de Niñas, Niños y Adolescentes											
Objetivo del Programa Sectorial 2022-2027	Programa	Acción particular	Indicador	Línea Base 2021	Meta						Unidad Responsable
					2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Objetivo 1. Fortalecer el desarrollo regional, urbano y metropolitano sustentable, con inversiones de al menos 3 mil 500 millones de pesos anuales para Infraestructura vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental.	Conservación y mantenimiento del área kid zone y juegos infantiles	Mantener el área, en buenas condiciones para su uso	Porcentaje de mantenimiento y conservación de espacios deportivos para Niñas, Niños y Adolescentes (NNA)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Dirección Operativa de los Centros Estatales de Cultura y Recreación Tangamanga	
Objetivo 3. Regular y fortalecer los servicios de transporte en el Estado, bajo las premisas de calidad, modernidad, seguridad, eficiencia y gratuidad a estudiantes.	Transporte público confiable y seguro	Dotar de Internet Gratuito a todas las unidades del transporte público de pasajeros, en el entendido que no se basa en solo temas de conexión, sino que lleva una cara en el ámbito de la seguridad, en base a sistemas de protección de las niñas, niños y adolescentes que permitan el uso del	Porcentaje de satisfacción de los usuarios con el transporte público masivo	50%	70%	70%	70%	70%	70%	Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Conectividad	

Desarrollo Integral de Niñas, Niños y Adolescentes										
Objetivo del Programa Sectorial 2022-2027	Programa	Acción particular	Indicador	Línea Base 2021	Meta					Unidad Responsable
					2022	2023	2024	2025	2026	
		botón de pánico, cámaras que tengan contacto directo con los cuerpos de seguridad.								

Inclusión de personas con Discapacidad										
Objetivo del Programa Sectorial 2022-2027	Programa	Acción particular	Indicador	Línea Base 2021	Meta					Unidad Responsable
					2022	2023	2024	2025	2026	
Objetivo 1. Fortalecer el desarrollo regional, urbano y metropolitano sustentable, con inversiones de al menos 3 mil 500 millones de pesos anuales para Infraestructura vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental.	Proyectos ejecutivos de inmuebles y vialidades	Cumplimiento con las normas de diseño y de señalización en los Proyectos Ejecutivos de inmuebles y vialidades, para personas con discapacidad	Porcentaje de proyectos ejecutivos que cumplen con las normas para personas con discapacidad	100%	100%	100%	100%	100%	100%	SEDUVOP. Unidad de Proyectos y Costos.
	Conservación y mantenimiento del área de recorrido del gran tunal	Mantener el área de adultos mayores, en buenas condiciones para su uso	Porcentaje de mantenimiento y conservación de espacios deportivos para adultos	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Centros Estatales de Cultura y Recreación Tangamanga. Dirección Operativa.

Inclusión de personas con Discapacidad										
Objetivo del Programa Sectorial 2022-2027	Programa	Acción particular	Indicador	Línea Base 2021	Meta					Unidad Responsable
					2022	2023	2024	2025	2026	
Objetivo 3. Regular y fortalecer los servicios de transporte en el Estado, bajo las premisas de calidad, modernidad, seguridad, eficiencia y gratuidad a estudiantes.	Transporte público confiable y seguro	La oficina principal de la Secretaría está ubicada en primer piso, sin los accesos adecuados para personas con discapacidad y personas adultas mayores, en este sentido se implementará un espacio en la planta baja para atender a este grupo poblacional y de esta forma cumplir con lo establecido en la Ley General de para la Inclusión de Personas con Discapacidad y la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación. Dotar de Internet Gratuito a todas las unidades del transporte público de pasajeros, en el entendido que no se basa en solo temas de conexión, sino que lleva una cara en el ámbito de la seguridad, en base a sistemas de protección de las personas con discapacidad que permitan el uso del botón de pánico,	Porcentaje de satisfacción de los usuarios con el transporte público masivo	50%	70%	70%	70%	70%	70%	Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Conectividad.

Inclusión de personas con Discapacidad										
Objetivo del Programa Sectorial 2022-2027	Programa	Acción particular	Indicador	Línea Base 2021	Meta					Unidad Responsable
					2022	2023	2024	2025	2026	
		cámaras que tengan contacto directo con los cuerpos de seguridad.								

Desarrollo de las Comunidades y Pueblos Originarios											
Objetivo del Programa Sectorial 2022-2027	Programa	Acción particular	Indicador	Línea Base 2021	Meta					Unidad Responsable	
					2022	2023	2024	2025	2026		
Objetivo 1. Fortalecer el desarrollo regional, urbano y metropolitano sustentable, con inversiones de al menos 3 mil 500 millones de pesos anuales para Infraestructura vial, salud, cultural, deportiva, de recreación y gubernamental.	Infraestructura	En las obras públicas para Comunidades y Pueblos Originarios, el Contratista adjudicado, contratará al personal para trabajo no especializado con los habitantes de la localidad	Porcentaje de obras públicas para Comunidades y Pueblos Originarios que cumplen con contratación de habitantes de la localidad para trabajo no especializado	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Dirección de Obras Públicas y Supervisión de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas	
Objetivo 5. Fortalecer los proyectos de conservación, modernización y construcción de la red vial terrestre del Estado con	Construcción y modernización en la red carretera estatal	Construcción, modernización, rehabilitación y conservación de caminos y carreteras en	Longitud de carreteras y caminos atendidos con trabajos de construcción, modernización, rehabilitación y	177 km	194 km	226 km	226 km	238 km	238 km	184 km	Junta Estatal de Caminos / Dirección de Construcción y Conservación

Desarrollo de las Comunidades y Pueblos Originarios									
Objetivo del Programa Sectorial 2022-2027	Programa	Acción particular	Indicador	Línea Base 2021	Meta				Unidad Responsable
					2022	2023	2024	2025	
visión de desarrollo regional e intermodal bajo el principio de igualdad para todas las personas.	Rehabilitación y conservación de carreteras estatales pavimentadas	municipios con presencia de población indígena.	conservación en municipios con presencia de población indígena						

XI. Seguimiento y Evaluación

De conformidad con el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los recursos económicos de que disponga la Federación, los Estados, los Municipios, la Ciudad de México y los órganos político-administrativos de sus demarcaciones territoriales, se deben administrar con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados, y que los resultados del ejercicio de dichos recursos deben ser evaluados por las instancias técnicas que establezcan, respectivamente, la Federación, los Estados y la Ciudad de México, con el objeto de propiciar que los recursos económicos se asignen en los respectivos presupuestos en los términos descritos.

El Capítulo II de la Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria del Estado y Municipios de San Luis Potosí, establece facultades para la Secretaría de Finanzas y la Contraloría General del Estado, con respecto a la coordinación de las actividades de evaluación para conocer los impactos generados mediante la aplicación de los recursos públicos.

La evaluación del desempeño se conforma por un conjunto de elementos metodológicos que permiten realizar una valoración objetiva del desempeño de los programas, bajo los principios de verificación del grado de cumplimiento de metas y objetivos, con base en indicadores estratégicos y de gestión, con el objetivo de conocer el impacto social de los programas y de los proyectos.

Por esta razón los Programas Presupuestarios que deriven de los Programas Sectoriales deberán contemplar la integración de Matrices de Indicadores para Resultados (MIR), donde se identifique claramente la vinculación entre las políticas públicas definidas en la etapa de planeación, y las financiadas en la etapa de presupuestación y programación, mismas que integrarán el Sistema Estatal de Indicadores, el cual tiene como finalidad:

- Llevar a cabo una revisión de los avances y resultados alcanzados de los objetivos y metas determinados en la etapa de planeación.
- Mantener actualizado el catálogo de indicadores.
- Integrar de manera sistemática la información para la presentación de los Informes de Ejecución del Plan Estatal de Desarrollo, el Informe de Gobierno y la Cuenta Pública.

Cada dependencia y entidad elaborará, integrará, revisará y actualizará sus matrices de indicadores y efectuarán las modificaciones necesarias, manifestando la justificación correspondiente.

Para lo anterior, la Contraloría General de Estado en coordinación con la Secretaría de Finanzas establecerá el mecanismo para el seguimiento de los indicadores derivados de los diferentes Programas Presupuestarios.

En una etapa subsecuente, se fortalecerán los mecanismos de seguimiento operativo de los programas presupuestarios a través de la ejecución físico-financiera de las obras y acciones programadas, para finalizar con la Evaluación del Desempeño que permitirá:

- a) Fortalecer los Programas Presupuestarios, a través de la implementación de oportunidades de mejora identificadas, y una reasignación presupuestal con base en desempeños operativos.
- b) Brindar elementos que permitan actualizar los instrumentos de planeación para asegurar el alcance de los objetivos de desarrollo establecidos.

Glosario de Términos

Aptitud Territorial. De un territorio respecto a un uso es el grado de idoneidad de ese territorio para la implantación del uso, considerando a la vez la medida en la que el territorio satisface los requisitos locativos y los efectos en el medio provocados por la implantación y funcionamiento de la actividad.

Biocenosis. Conjunto de organismos, vegetales o animales, que viven y se reproducen en determinadas condiciones de un medio.

Biotopo. Un biotopo es una zona con unas condiciones ambientales determinadas donde viven un conjunto específico de seres vivos.

Carretera. Camino público, ancho y espacioso, pavimentado y dispuesto para el tránsito de vehículos.

- Asale, R. (2022a). carretera | Diccionario de la lengua española. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. <https://dle.rae.es/carretera>

Camino. Vía que se construye para transitar. - Asale, R. (2022a). camino | Diccionario de la lengua española. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. <https://dle.rae.es/camino>

Causas Estructurales. Son situaciones históricas que se han establecido a manera de columnas o estructuras en la sociedad, siendo difíciles de mover o cambiar.

Comodato. Es un préstamo de uso, en el que una de las partes entrega a otra gratuitamente algún bien no fungible, mueble o inmueble para que se sirva de ella y restituya la misma cosa recibida.

Conectividad Vial. Se refiere a la capacidad que tiene una red de calles en las ciudades para interconectar, en mayor o menor medida, las necesidades de movilidad entre puntos de origen-destino, garantizar seguridad y accesibilidad a todos los modos de transporte e integrar las actividades sociales y económicas con su entorno construido.

Confort. Bienestar o comodidad material. Comodidad que perciben las personas al transitar por una carretera. - Asale, R. (2022c). confort | Diccionario de la lengua española. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. <https://dle.rae.es/confort>

Conurbación. Es una región que comprende una serie de ciudades, pueblos grandes y otras áreas urbanas que, a través del crecimiento poblacional y su crecimiento físico se fusionan.

Corredores carreteros. Carreteras federales que proporcionan comunicación entre las principales ciudades, fronteras y puertos marítimos del país.

Costos generalizados de viaje. Es la suma de todos los costos de un viaje, incluyendo el valor del tiempo de las personas usuarias. Resumen boletines. (2022). Instituto Mexicano del Transporte. <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=447&IdBoletin=167#:~:text=Los%20modelos%20de%20transporte%20est%C3%A1n,convertidos%20a%20un%20valor%20monetario>

Derecho de Vía. Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación.

Desarrollo sostenible. El desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas.

Desarrollo sustentable. Desarrollo enfocado únicamente en los recursos naturales y el medio ambiente; tratando de preservarlos, conservarlos y protegerlos, pensando en el futuro inmediato del entorno natural, con la finalidad de no afectar a las generaciones venideras, pero continuar beneficiando a la sociedad actual.

Desfogar. Liberar el tráfico de una vía, derivándolo a otra.

Derecho de Vía. La franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía de comunicación, carretera y sus servicios auxiliares.

Eje troncal. Vías principales que conectan dos o más ciudades, puertos, aeropuertos u otros lugares importantes, y son la ruta recomendada para trayectos de larga distancia y transporte de carga.

Estudio Costo beneficio. Es el proceso de identificación, cuantificación y valoración de los costos y beneficios del proyecto durante las etapas de inversión y operación. Estos costos y beneficios se comparan para así determinar la conveniencia de realizar o no el proyecto. En el Análisis Costo-Beneficio se determina la rentabilidad del proyecto con base en sus propios atributos, es decir, el proyecto por sí mismo es o no conveniente.

Índice de Desarrollo Humano (IDH). Es un indicador que mide el desarrollo humano de un país a través de dimensiones de salud, educación y economía.

Índice de Desarrollo Sostenible (IDE). Mide la eficiencia ecológica del desarrollo humano, reconociendo que el desarrollo debe lograrse dentro de los límites del planeta.

Indicadores de Bienestar por Entidad Federativa. Desarrollados por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y las entidades federativas, en el marco de la iniciativa: Índice para una vida mejor, midiendo el bienestar y el progreso, que permiten medir la evolución de las entidades federativas en el tiempo y compararse entre sí mismas, con lo que se podrá dar seguimiento a las condiciones de bienestar de los ciudadanos en las entidades federativas, reportado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (<https://www.inegi.org.mx/app/bienestar/>).

Intermodal. Dicho de un sistema de transportes: Dispuesto para que puedan utilizarse distintos medios.
- Asale, R. (2022b). intermodal | Diccionario de la lengua española. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. <https://dle.rae.es/intermodal>

Mesorregión. Conjunto determinado de entidades federativas vecinas, que se integran para coordinar proyectos de beneficio mutuo.

Dirección General del Centro de Documentación, Información y Análisis, D. G. C. D. I. A. (2022).

Mesoregiones. Dirección General del Centro de Documentación, Información y análisis.

<https://www.diputados.gob.mx/bibliot/publica/pnd2001/elab1.htm#:~:text=Las%20mesorregiones%20son%20las%20unidades,dos%20o%20m%C3%A1s%20entidades%20federativas>

Metropolización. Concepto geográfico que denota el crecimiento demográfico, espacial y operativo de las metrópolis o grandes ciudades que se caracterizan por su elevada complejidad.

Ordenamiento Territorial. Una política de Estado y un instrumento de planificación del desarrollo, desde una perspectiva sistémica, prospectiva, democrática y participativa, que orienta la apropiada organización político administrativa de la Nación y la proyección espacial de las políticas sociales, económicas,

ambientales y culturales de la sociedad, garantizando un nivel de vida adecuado para la población y la conservación del ambiente, tanto para las actuales generaciones, como para las del futuro (Organización de las Naciones Unidas: Lücke, 1999).

Red Troncal de Telecomunicaciones. Es la parte de la infraestructura de red informática que interconecta diferentes redes, lo que les permite comunicarse entre sí, y proporciona una ruta para el intercambio de datos entre estas diferentes redes.

Vehículos de largo itinerario. Aquellos cuyo origen y destino se da fuera de un determinado territorio.

Vialidad Primaria. Estas avenidas tienden a ser más anchas y facilitan el flujo vehicular. Cuentan con semáforos y en ocasiones existen corredores de transporte o carriles exclusivos para bicicletas o transporte público.

Vialidad Secundaria. Este tipo de vialidad es el que conecta las vías primarias, con colonias y barrios. En algunas ocasiones tienen camellón y semáforos. Son menos anchas que una vialidad primaria, ya el flujo de vehículos no es continuo.

Bibliografía

- Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027.
- Programa Sectorial de Bienestar de la Secretaría del Bienestar 2020-2024.
- Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.
- Ley de Planeación del Estado y Municipios de San Luis Potosí (2001).
https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/upload/legislacion/leyes/2021/10/Ley_de_Planeacion_del_Estado_y_Municipios_01_Octubre_2018.pdf
- Constitución Política del Estado de San Luis Potosí (2021).
https://congresosanluis.gob.mx/sites/default/files/upload/legislacion/constitucion/2021/10/Constitucion_Politica_del_Estado_13_de_Agosto_2021.pdf
- Zubicaray, G., Brito, M., Ramírez Reyes, L., García, N., y Macías, J. (2021). Las ciudades mexicanas: tendencias de expansión y sus impactos. Coalition for Urban transitions: London, UK, y Washington, DC. Disponible en: <https://urbantransitions.global/publications/>
- Nathalie Röbbel. Los espacios verdes: un recurso indispensable para lograr una salud sostenible en las zonas urbanas | Naciones Unidas. <https://www.un.org/es/chronicle/article/los-espacios-verdes-un-recurso-indispensable-para-lograr-una-salud-sostenible-en-las-zonas-urbanas>.
- International Institute for Management Development (IMD).
<https://www.gob.mx/se/mexicocompetitivo/articulos/el-international-institute-for-management-development-imd-publico-los-resultados-del-anuario-de-competitividad-mundial>.
- Consejo Estatal de Población: “Perfil Sociodemográfico Estatal”, Fuente: INEGI Censo de Población y Vivienda 2020.
- INEGI: “Panorama Sociodemográfico de México 2020”; localidades con mayor población.
- Promotora del Estado. – Asentamientos Irregulares.
- Tesis “La identidad social urbana como elemento para construir el derecho a la ciudad en contexto de marginación y marginalidad: El caso de la periferia norte del Área Metropolitana de San Luis Potosí”. 2016 - Eva María Martínez Rodríguez.
- Ley que establece el derecho de vía y su aprovechamiento en las vías terrestres de comunicación, San Luis Potosí, 11 de julio de 2018.
- Junta Estatal de Caminos. - Situación de la Red Carretera 2020.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (14 de diciembre de 2018) comunicado de prensa Núm. 656/18, se actualizó este año la Red Nacional de Caminos (RNC).
<https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/GrfiaMdoAmte/rnc2018.pdf>

- CONEVAL “Conceptos básicos de la evaluación de consistencia y resultados” En: https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Paginas/evaluacion_consistencia_resultados.aspx
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2016). *Proyecto de conservación de carreteras mediante el esquema Asociación Público-Privada, APP Coatzacoalcos – Villahermosa para el periodo 2016 –2026*, disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/194246/I_Descripción_APP_COA-VSA.pdf. Consultado el 10 de abril de 2022.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2016). Proyecto de conservación de carreteras mediante el esquema Asociación Público Privada, APP Coatzacoalcos – Villahermosa para el periodo 2016 –2026, disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/194246/I_Descripción_APP_COA-VSA.pdf. Consultado el 10 de abril de 2022.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2019). Dirección General de Comunicación Social. *Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2020, Secretaría de Comunicaciones y Transportes*. disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGP/PDF/DEC-PDF/Anuario_2020.pdf, Consultado el 18 de abril de 2022.
- Instituto Mexicano del Transporte (IMT). *Anuarios estadísticos de accidentes en carreteras federales de 2016 a 2020*, disponibles en: <https://www.imt.mx/publicacion.html>. Consultado el 18 de abril de 2022.
- Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (ND). Historia de las Juntas Locales de Caminos (1933 – 1980), disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/Libro/LB3.pdf>. Consultado el 11 de abril de 2022.
- Consejo Nacional de Población (2017). *La condición de ubicación geográfica de las localidades menores a 2500 habitantes en México*, disponible en <https://www.gob.mx/conapo/documentos/la-condicion-de-ubicacion-geografica-de-las-localidades-menores-a-2-500-habitantes-en-mexico>. Consultado el 18 de abril de 2022.
- Asale, R. (2022a). carretera | Diccionario de la lengua española. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. <https://dle.rae.es>. Consultado el 20 de abril de 2022.
- Instituto Mexicano del Transporte (2017). *Notas núm. 167, artículo 2 Consideraciones para un modelo de asignación de carga utilizando costo generalizado de transporte en la exportación de productos a través de la frontera norte*, disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=447&IdBoletin=167#:~:text=Los%20modelos%20de%20transporte%20est%C3%A1n,convertidos%20a%20un%20valor%20monetario>. Consultado el 21 de abril de 2022.
- Cámara de Diputados, Dirección General del Centro de Documentación, Información y Análisis (2005). *Sistema de Planeación Participativa*, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/bibliot/publica/pnd2001/elab1.htm#:~:text=Las%20mesorregiones%20son%20las%20unidades,dos%20o%20m%C3%A1s%20entidades%20federativas>. Consultado el 21 de abril de 2022.