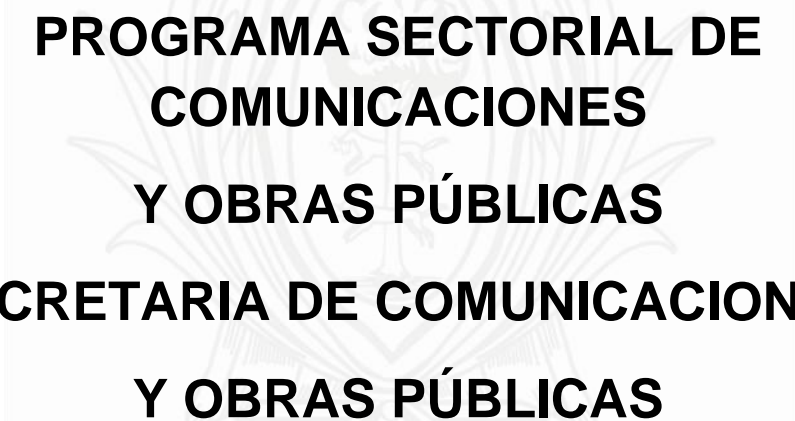




SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y  
OBRAS PÚBLICAS DEL ESTADO

**GOBIERNO DEL ESTADO DE DURANGO**

**2010 – 2016**



**PROGRAMA SECTORIAL DE  
COMUNICACIONES  
Y OBRAS PÚBLICAS  
SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y OBRAS PÚBLICAS**

AGOSTO DE 2011



## PRESENTACIÓN

El Sector Comunicaciones y obras públicas es uno de los pilares fundamentales del crecimiento económico del estado y del país, por ello es imperativo fortalecerlo a fin de instituirlo como promotor del desarrollo y generador de igualdad de oportunidades. Esto ocurrirá en la medida en que aumenten las posibilidades reales de contacto entre los duranguenses con el resto del país y el extranjero, por ello es necesario incrementar la infraestructura y los servicios que permitan que cada vez sea más fácil la comunicación a todas las regiones del estado incorporando a localidades históricamente aisladas a la dinámica de desarrollo actual.

Para ello será necesario trabajar bajo un contexto caracterizado por la importancia que representa la sustentabilidad ambiental. La innovación y la tecnología deberán estar más estrechamente vinculadas con estos criterios a fin de que el avance que se logre no comprometa la disponibilidad de los recursos naturales de las generaciones futuras.

Desde el punto de vista del desarrollo económico se busca que a través de la consolidación y ampliación de la infraestructura de comunicaciones, se promueva una diversificación de los servicios en todo el estado a fin de incentivar la generación de economías de escala que dinamicen el crecimiento con mejores estándares de calidad, eficiencia y competitividad.

El eje rector “Durango: Infraestructura, atractivo a la inversión y el empleo”, del Plan Estatal de Desarrollo 2011 – 2016 establece los objetivos generales, objetivos específicos, estrategias y líneas de acción que orientarán el programa en los próximos años, por ello la formulación de este programa es congruente con los criterios establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo.

Así mismo se tomará en cuenta la transversalidad de los diversos programas con el propósito de generar políticas públicas integrales alineadas a la visión que queremos para Durango en los próximos años.

El sector tiene retos muy importantes por ello se deberán incentivar e incrementar las acciones encaminadas a mejorar la conectividad en todas las regiones del estado con el objetivo de fortalecer la integración, impulsar el comercio, articular cadenas productivas y corredores industriales, todo ello encaminado a propiciar economías de escala, fortaleciendo la productividad y competitividad de la economía estatal, abatiendo los índices de marginación y



aislamiento de las regiones más apartadas, propiciando el mejoramiento en la calidad de vida de la población.

El Programa consta de la introducción en la cual se describe el origen de la elaboración del programa el cual está alineado a lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo, su ámbito de actuación dentro de los ejes rectores del PED y el enfoque a fin de propiciar en la ciudadanía duranguense mayores oportunidades y mejor calidad de vida; describe la misión y visión sectorial en donde se plasma la incidencia que tiene el sector en el actuar diario de la vida económica de la entidad así como la visión de futuro que se desea para el sector, para ello se establece con claridad el marco legal bajo el cual se estará trabajando de acuerdo a la legislación federal y estatal vigente que permita una mayor certeza jurídica en las acciones emprendidas y las decisiones que se tomen en beneficio del fortalecimiento y desarrollo del sector.

Se realiza un diagnóstico del sector, haciendo un análisis de las diversas regiones del estado de acuerdo a lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo dando un enfoque fisiográfico y de regiones naturales a través de las cuales se visualiza el grado de desarrollo o marginación y la densidad de población que son parámetros de gran importancia para la toma de decisiones, se realiza un análisis de las características de la población, los índices de marginación, la participación de la economía y su incidencia dentro del producto interno bruto nacional, así como la población económicamente activa en el estado.

Se determina la situación del sector carretero en la entidad indicando longitud y tipo de camino, así como las condiciones físicas de los mismos, la longitud carretera por municipio y región, determinación de la densidad carretera en el estado incluyendo un análisis de los problemas centrales para el desarrollo del sector carretero así como los principales problemas en vialidades de las principales ciudades del estado.

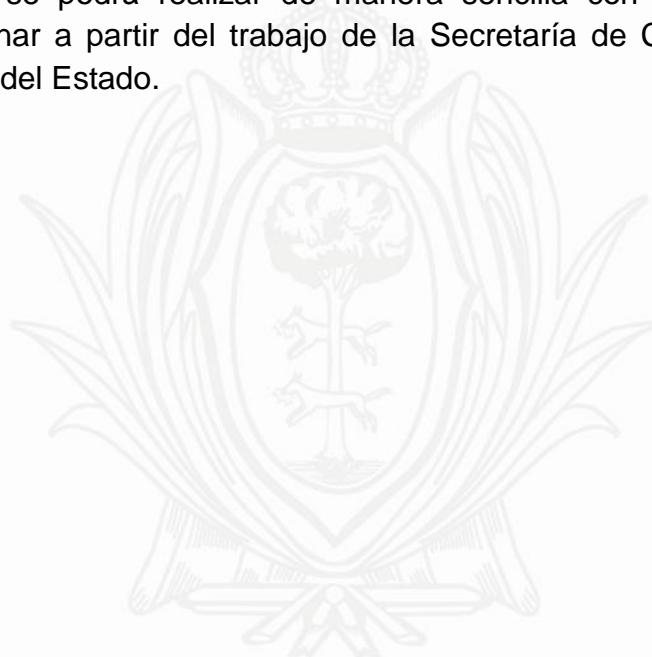
Se describe la importancia que tiene el sector carretero en el desarrollo socioeconómico del estado, los retos que implica así como las oportunidades que se presentan para el desarrollo del sector en la entidad.

Se plantean los objetivos, estrategias y líneas de acción que serán la base para realizar los trabajos de planeación necesarios para realizar el procedimiento de planeación - programación que permita enmarcar obras y acciones encaminadas al logro de los objetivos planteados y así ofrecer resultados a las demandas de la ciudadanía duranguense, estos objetivos están alineados a lo



establecido en el Plan Estatal de Desarrollo y están encaminados a posicionar a Durango como uno de los más importantes polos de desarrollo del norte del país y consolidarlo como punto estratégico en el eje interoceánico Mazatlán Matamoros vinculándolo eficientemente con el país y Norteamérica y atrayendo inversionistas nacionales e internacionales al estado, generando una reactivación de la economía estatal.

Finalmente es importante destacar la inclusión de indicadores de gestión gubernamental que permitirán realizar mediciones de los avances que se irán teniendo año con año en los principales rubros así como el logro de las metas planteadas en el Plan Estatal y el presente programa sectorial, el análisis de estos avances se podrá realizar de manera sencilla con variables que se podrán determinar a partir del trabajo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del Estado.



## INTRODUCCIÓN

El Plan Estatal de Desarrollo 2011 – 2016 fue elaborado en base al diagnóstico y a las áreas de oportunidad detectadas durante el proceso de consulta implementado a lo largo y ancho del territorio estatal; en este se plasman en 7 ejes rectores en los cuales se articulan diversos sectores señalando la ruta a seguir en la implementación de políticas públicas que permitan dar respuesta a las demandas de la sociedad.

Los ejes rectores Durango: Desarrollo social con calidad de vida; Durango: Infraestructura atractivo a la inversión y el empleo; Durango: Comprometido con la seguridad y la tranquilidad ciudadana; Durango: Desarrollo agropecuario, forestal y sustentabilidad ambiental; Durango: Gobierno de diálogo, transparente y de resultados; Durango: Proyectos estratégicos para seguir creciendo, están conformados por una serie de objetivos que establecen el rumbo que se habrá de tomar para transformar a Durango en los próximos años.

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Obras Públicas 2011 – 2016 es un documento que fundamenta su base y justificación en la demanda de la población en su necesidad diaria de trasladarse para realizar sus actividades productivas, de igual manera será un apoyo fundamental para mejorar la conectividad entre orígenes y destinos al interior de la entidad y de manera regional, nacional e internacional, fortaleciendo con ello los vínculos comerciales que permitan la reactivación económica y una mayor eficiencia en los traslados de bienes y personas.

Este programa es producto de las demandas que fueron captadas en el ejercicio de una amplia planeación participativa a todo lo largo y ancho del estado en reuniones regionales y foros en donde con toda libertad se dieron expresiones de asociaciones de profesionales, instituciones educativas y de investigación, organizaciones de productores e industriales, organizaciones no gubernamentales y sociedad en general, además de la participación de expertos o especialistas en los temas inherentes a este programa sectorial que en conjunto aportaron valiosas opiniones acerca del rumbo que se debe seguir en el tema de Comunicaciones.



## MISIÓN Y VISIÓN

### Misión Sectorial

Integrar las distintas regiones y municipios que conforman el estado, modernizando la red de carreteras troncales, alimentadoras y rurales a fin de proporcionar mayor seguridad y eficiencia en el transporte de personas y bienes, así como reducir los costos de operación para contribuir al bienestar y desarrollo económico en forma armónica y sustentable, preservando el medio ambiente.

### Visión Sectorial

Contar con un sistema de comunicaciones seguro, eficientemente planificado, regulado, controlado y coordinado con el apoyo de los tres niveles de gobierno, dotado de infraestructura con especificaciones adecuadas al flujo vehicular, eficiente, económica y socialmente accesible para toda la población, capaz de mejorar la calidad de vida de los habitantes y dinamizar el desarrollo económico integral del estado preservando en medio ambiente.



## MARCO LEGAL O DE ACTUACIÓN

Atendiendo a lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo 2011 – 2016 surge la creación del Programa Sectorial de Comunicaciones y Obras Públicas 2011 – 2016, el cual tiene su base legal establecida en lo dispuesto en el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 21 de la Ley de Planeación, 13 de la Constitución Política del Estado de Durango, 5, 11, 12, 22, 23 y 27 de la Ley Estatal de Planeación, 31 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Durango, 14 de la Ley de Obras Públicas del Estado de Durango, 4, 9, 10, 52 y 64 de la Ley General de Desarrollo Urbano para el Estado de Durango, así como el manual de Organización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del Estado de Durango.



## DIAGNOSTICO

Es de suma importancia el conocimiento detallado de la situación real que enfrenta el estado de Durango, su sociedad, su gobierno y sus instituciones y con base en ello identificar con claridad y de forma realista las fortalezas y oportunidades con que cuenta a fin de enfrentar o contrarrestar las amenazas del entorno y la gran competitividad en la cual estamos inmersos.

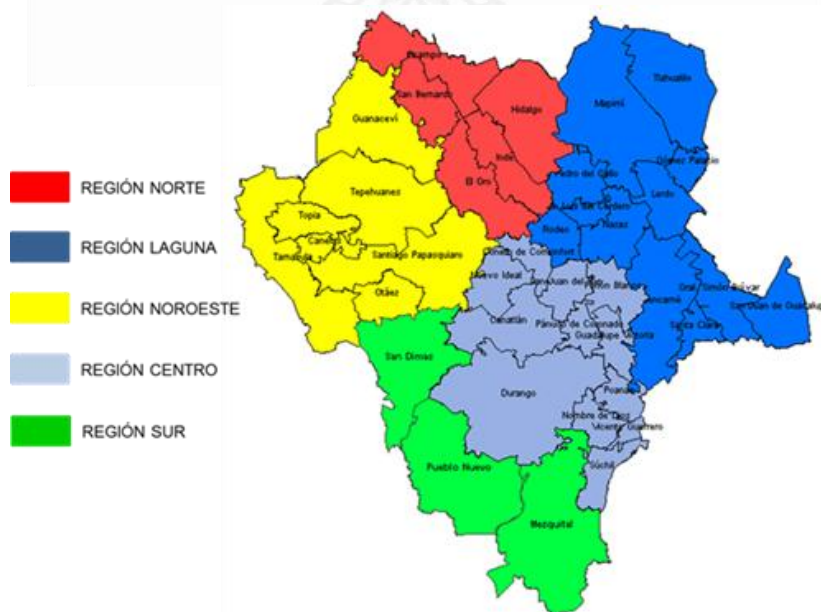
Por tal motivo es importante identificar claramente las variables que intervienen de manera directa o indirecta y que de alguna manera afectan el sector de infraestructura estratégica a fin de establecer estrategias adecuadas que permitan obtener los resultados más favorables en beneficio de la sociedad duranguense.

### SITUACIÓN ACTUAL

#### REGIONALIZACIÓN DEL ESTADO DE DURANGO

Durango, se ha distribuido en cinco regiones con base en un criterio geográfico administrativo para efectos de la planeación del desarrollo, la cual es concordante con un enfoque fisiográfico o de regiones naturales, incluyendo criterios en cuanto al grado de desarrollo o marginación y la densidad de población.

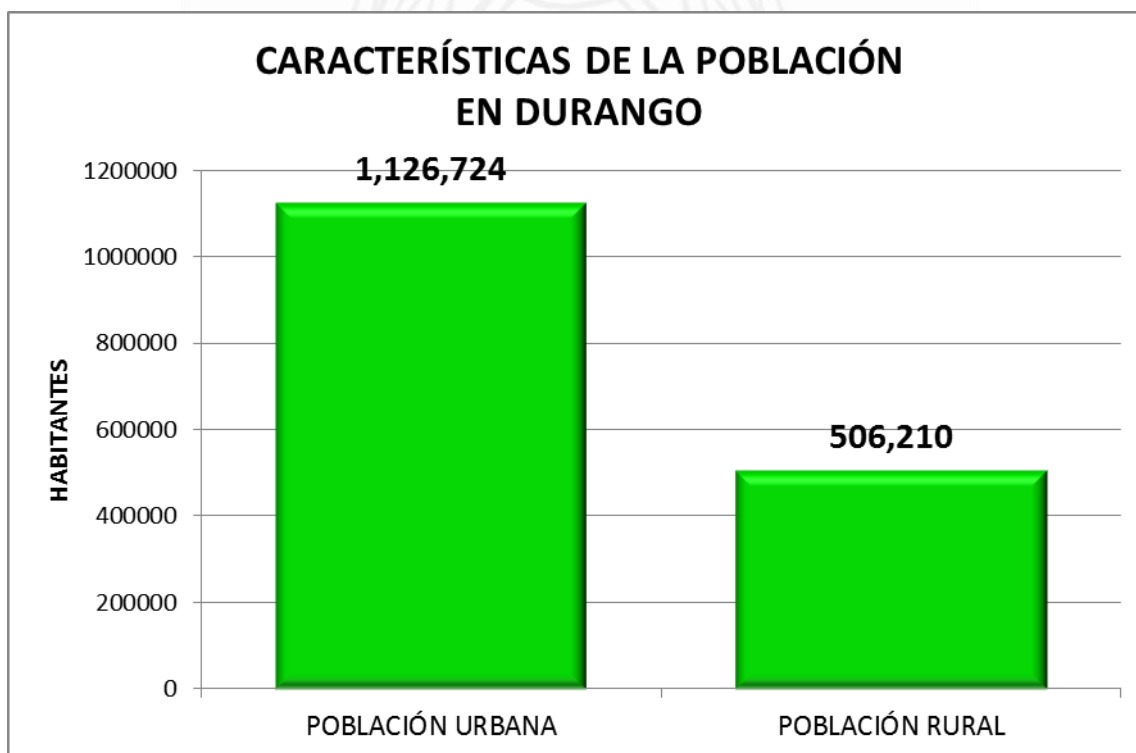
De igual manera obedece a una exigencia de la ciudadanía, la cual demanda y necesita autoridades cercanas a las comunidades, en este sentido se orienta a mantener una vinculación directa y permanente con la sociedad organizada y con los duranguenses en general, buscando la participación activa para mejorar los programas y los servicios que otorga el Gobierno del Estado.



## CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN

De acuerdo a cifras del Censo General de Población y Vivienda 2010 realizado por el INEGI, Durango cuenta con una población de 1'632,934 habitantes de los cuales 829,044 son mujeres y 803,890 son hombres, ocupando el lugar 24 a nivel nacional de acuerdo al número de habitantes.

El 69% de la población del estado vive en zonas urbanas, mientras que el 31% vive en zonas rurales, en este sentido se deberán implementar políticas públicas que permitan dar resultados satisfactorios que eleven la calidad de vida y permitan construir un entorno urbano y rural funcional, agradable y armónico que hagan competitivas a nuestras ciudades y permitan la atracción de inversiones, sin embargo la ocupación del territorio estatal es caracterizado por un patrón de concentración-dispersión lo cual presenta retos importantes a fin de ofrecer resultados satisfactorios a la ciudadanía en todas las regiones del estado.



Con estos datos se detecta una dispersión muy marcada en Durango, teniendo solo 44 localidades consideradas como zonas urbanas destacando las cabeceras municipales de Durango, Gómez Palacio, Lerdo, Santiago Papasquiario y Guadalupe Victoria.

El resto de localidades 5,752 son zona rural, localidades con poblaciones menores a 2,500 habitantes, destacando la gran dispersión con 4,730 localidades con población menor de 100 habitantes.

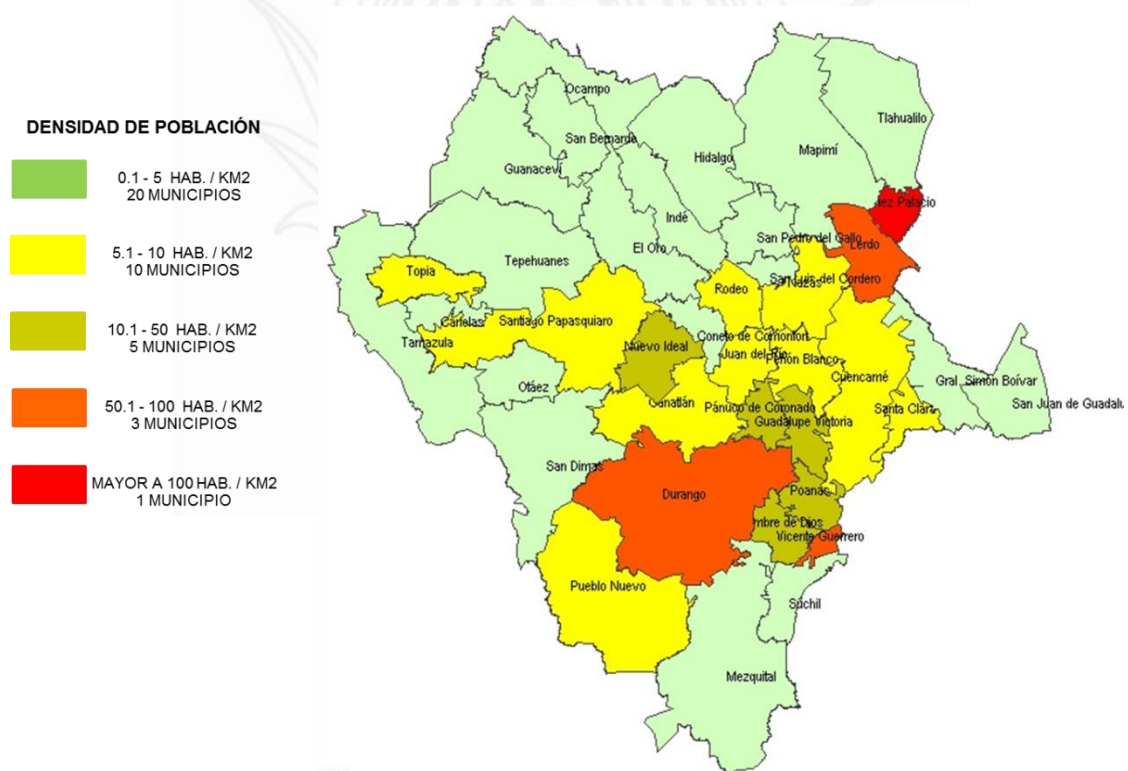


## DENSIDAD DE POBLACIÓN

La densidad de población, entendida como el número de habitantes por kilómetro cuadrado de superficie es mucho más alta en la región lagunera refiriéndonos al municipio de Gómez Palacio y en la Región Centro ya que en esta región se encuentra la capital del estado.

Sin embargo en la mayoría de los municipios se tienen densidades de población muy bajas, esto debido a la migración interna a los principales centros poblacionales del estado que son Durango, Gómez Palacio y Lerdo, aunado a la migración hacia la Unión Americana de muchos pobladores de Durango en busca de mejores oportunidades de trabajo.

Es importante resaltar que en el estado se tiene una zona indígena muy grande y derivado de sus usos y costumbres estos habitantes viven muy dispersos en la sierra de los municipios de Mezquital y Pueblo Nuevo principalmente, lo cual los coloca como uno de los principales grupos vulnerables por su mayor grado de marginación.



Con lo anterior se obtiene que 30 de los 39 municipios que conforman el estado de Durango tienen una densidad de población de entre 1 y 10 habitantes por kilómetro cuadrado, lo cual refleja una gran dispersión, ocasionando una problemática importante cuando se trata de dotar a estas localidades de infraestructura.



## ÍNDICE DE MARGINACIÓN

REGIÓN	MUNICIPIOS	GRADO DE MARGINACIÓN
Norte	Ocampo	Bajo
	Hidalgo	Medio
	San Bernardo	Alto
	Indé	Medio
	El Oro	Bajo
Laguna	Tlahualilo	Bajo
	Mapimí	Medio
	San Pedro del Gallo	Medio
	San Luis del Cordero	Medio
	Rodeo	Bajo
	Nazas	Medio
	Cuencamé	Medio
	Santa Clara	Medio
	Gral. Simón Bolívar	Medio
	San Juan de Guadalupe	Alto
	Lerdo	Muy Bajo
	Gómez Palacio	Muy Bajo
Noroeste	Guanaceví	Alto
	Tepehuanes	Alto
	Topia	Muy Alto
	Canelas	Muy Alto
	Tamazula	Muy Alto
	Santiago Papasquiaro	Bajo
	Otáez	Alto
Centro	Coneto de Comonfort	Medio
	Nuevo Ideal	Bajo
	San Juan del Río	Medio
	Peñón Blanco	Medio
	Pánuco de Coronado	Medio
	Canatlán	Bajo
	Guadalupe Victoria	Bajo
	Durango	Muy Bajo
	Poanas	Bajo
	Nombre de Dios	Medio
	Vicente Guerrero	Bajo
Súchil	Medio	
Sur	Mezquital	Muy Alto
	Pueblo Nuevo	Alto
	San Dimas	Alto

Fuente: Estimaciones del CONAPO con base en el Censo de Población y Vivienda 2005 y Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo 2005 IV Trimestre

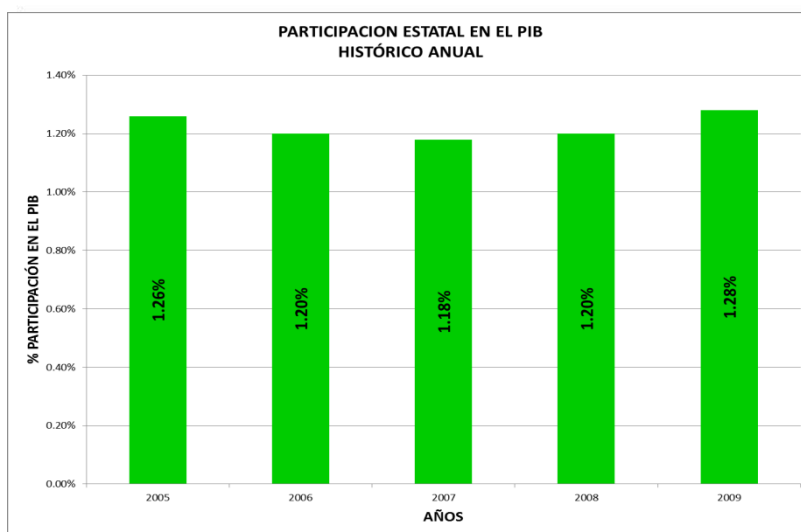
El mayor grado de marginación que se detecta en varios de los municipios del estado está asociado principalmente a situaciones de tipo geográfico, las localidades con mayor índice de marginación se encuentran localizadas en la zona serrana del estado, esto debido a la falta de vías de comunicación de mejores especificaciones, otro de los aspectos importantes que se deben considerar es el relativo a la zona indígena de Mezquital y Pueblo nuevo que debido a sus usos y costumbres y por su misma cultura se encuentran



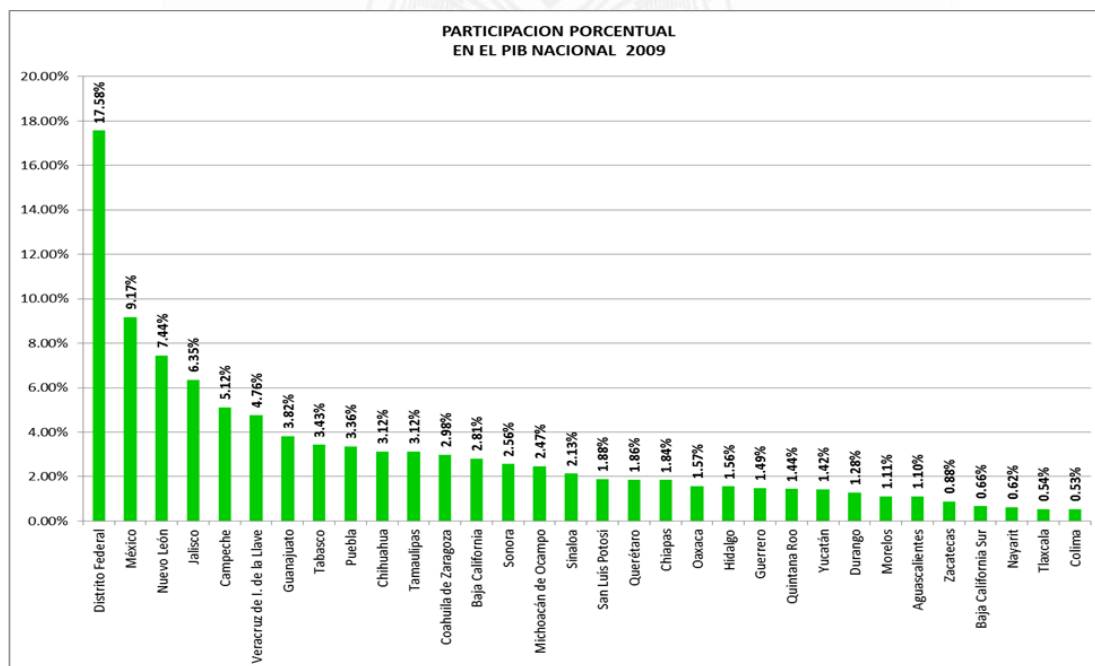
dispersos en localidades de menos de 50 habitantes en una extensión muy grande lo que ocasiona que las inversiones que se realizan se vean minimizadas, sin obtener un impacto significativo en los diferentes programas.

## PARTICIPACIÓN EN EL PRODUCTO INTERNO BRUTO NACIONAL

Históricamente, Durango de 2005 a 2009 ha participado con un promedio del 1.22 % del Producto Interno Bruto Nacional, en los últimos años ha presentado un leve repunte sin embargo continúa siendo uno de los estados que menos contribuye en este rubro.



Fuente: INEGI, Sistema de Cuentas Nacionales de México, Producto Interno Bruto por Entidad Federativa



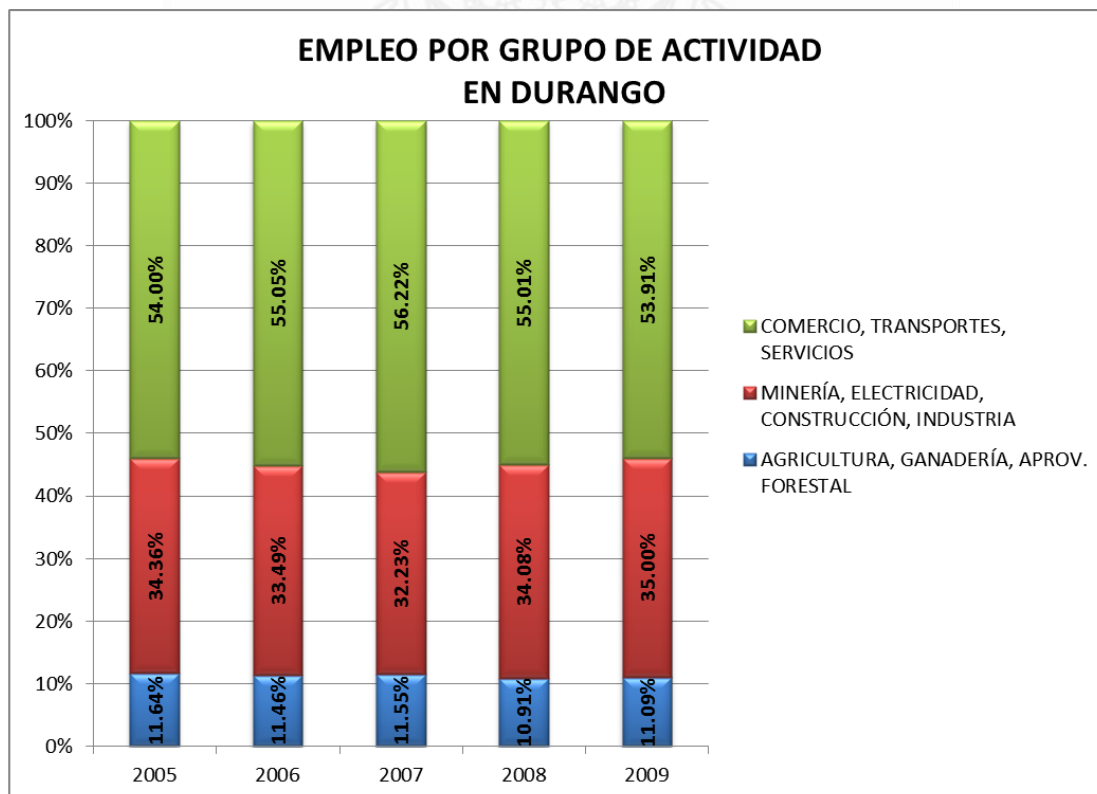
Fuente: INEGI, Sistema de Cuentas Nacionales de México, Producto Interno Bruto por Entidad Federativa



A nivel nacional, Durango ocupa el veinticincoavo lugar en cuanto a participación porcentual en el producto interno bruto solo por arriba de Colima, Tlaxcala, Nayarit, Baja California Sur, Zacatecas, Aguascalientes y Morelos, esto con base en los datos estadísticos emitidos por el INEGI en 2009.

## EMPLEO POR GRUPO DE ACTIVIDAD

En gran medida Durango durante los últimos años ha quedado inmerso en un estancamiento económico el cual se explica por la disminución en las actividades en los sectores primarios así como un mantenimiento sin crecimiento significativo en el sector secundario relativo a la producción de bienes así como un marcado predominio en las actividades terciarias correspondiente a servicios.



Fuente: INEGI, Sistema de Cuentas Nacionales de México, Producto Interno Bruto por Entidad Federativa

En 2010 Durango cuenta con una población económicamente activa de 589,777 personas de las cuales 553,840 desempeñan alguna actividad económica y 35,937 personas se encuentran desocupadas.



## INFRAESTRUCTURA CARRETERA

El componente más importante del sistema de comunicación en el estado lo constituye la red carretera. La mayor parte del comercio se realiza a través de ella con puntos nodales en las principales cabeceras municipales de la entidad.

Durango tiene gran importancia en el sistema carretero nacional debido a que por el estado cruzan diversos ejes carreteros que comunican importantes ciudades del país, primeramente se encuentra un eje que cruza el estado de sur a norte a través de la carretera federal 45 con origen en la ciudad de México y destino en Ciudad Juárez Chihuahua.

Además de esta se encuentra la carretera federal 49 con origen en la Ciudad de México y destino en Jiménez Chihuahua, este eje carretero es de gran importancia debido a que comunica la región lagunera de los estados de Coahuila y Durango con destinos del norte y sur del país.

También cruza el estado el eje carretero interoceánico Matamoros – Mazatlán a través de la carretera federal 40, dicho eje beneficia a los estados de Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, Durango y Sinaloa, siendo este eje de vital importancia para el desarrollo de la región noreste del país.

Finalmente existe un eje carretero que cruza el estado que es la carretera federal 23 que a la fecha se encuentra pavimentada desde el Mezquital, pasa por la ciudad de Durango, continua hacia Canatlán, Nuevo Ideal, Santiago Papasquiari, Tepehuanes y Guanaceví, esta vía de comunicación reviste gran importancia para el estado en virtud de que de ella se derivan varias carreteras alimentadoras que comunican importantes regiones productoras del estado.

A partir de estos ejes carreteros, el resto del sistema carretero en el estado lo constituyen carreteras alimentadoras y caminos rurales, con las características y especificaciones que identifican a cada uno.

En los últimos años, el incremento excesivo de los volúmenes de tránsito, así como el incremento en el peso y las dimensiones de los vehículos que transitan por nuestras carreteras, ha rebasado la capacidad para la que fueron originalmente proyectados, aunado a la falta de mantenimiento constante y en muchos casos los alineamientos antiguos y obsoletos, ha ocasionado el deterioro progresivo de la red.

En el estado, la Red Federal cuenta con una longitud de 2,292 Km. de carreteras correspondiendo 398 Km. a carreteras de cuota y la longitud restante, 1,894 Km. corresponde a carretera libre.

La red estatal que corresponde a carreteras alimentadoras cuenta con una longitud de 2,693 Km. de carreteras de las cuales 1,690 corresponden a carreteras pavimentadas con asfalto y 327 Km. corresponden a pavimentación



con concreto hidráulico, 654 Km. Corresponden a caminos revestidos y 22 Km. Son terracerías.

De la Red Estatal Pavimentada, un 31.18 % se encuentran en buenas condiciones, el 44.10 % presentan condiciones regulares de operación y el 24.72 % están en malas condiciones, derivado de lo anterior se desprende que más del 68 % de la red de carreteras alimentadoras necesita su conservación, por lo cual es indispensable implementar programas para el mejoramiento de la red carretera estatal con el objetivo de hacer estas vías de comunicación mejor transitables y más seguras.

Con relación a los caminos rurales en la actualidad el estado cuenta con una longitud de 9,914 Km. correspondiendo 368 Km. a caminos pavimentados, 7,318 Km. a caminos revestidos y 2,228 Km. corresponden a brechas; del total de caminos rurales el 8.91 % se encuentra en buenas condiciones, el 53.47 % se encuentra en regulares condiciones y el 37.62 % se encuentra en malas condiciones.

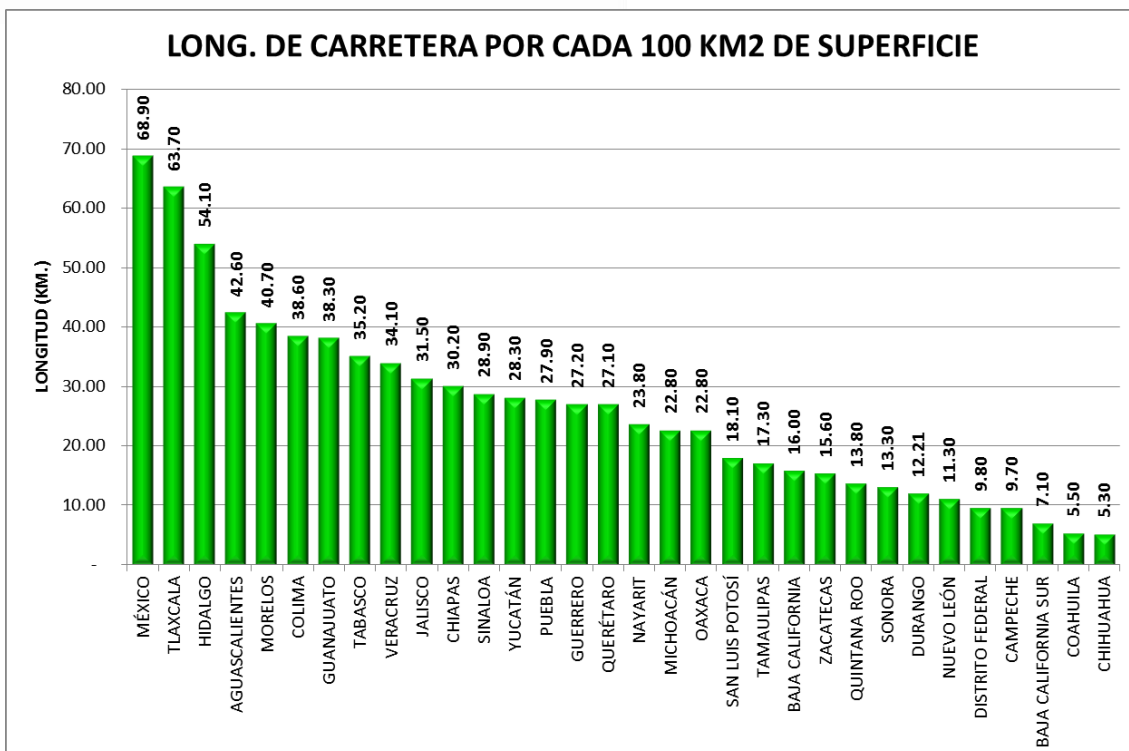
### Longitud de la Red Carretera en el Estado según tipo y superficie de rodamiento (km)

SUPERFICIE DE RODAMIENTO / TIPO	ASFALTO	CONCRETO	REVESTIDO	TERRACERÍA	TOTAL
TRONCAL RED FEDERAL	2,292.00	-	-	-	2,292.00
ALIMENTADORA RED ESTATAL	1,690.00	327.00	654.00	22.00	2,693.00
CAMINOS RURALES	368.00	-	7,318.00	2,228.00	9,914.00
<b>TOTAL</b>	4,350.00	327.00	7,972.00	2,250.00	14,899.00

Anuario Estadístico Durango Edición 2010 INEGI

Con estos datos se establece que Durango tiene una longitud de Red Carretera de 14,899 kilómetros, equivalente a un 4.22 % de la red nacional, por lo cual la densidad de la infraestructura carretera es de 12.21 km. por cada 100 km<sup>2</sup> de extensión territorial; la densidad promedio en el país es de 18.4 km. por cada 100 km<sup>2</sup>, lo que ubica a Durango por debajo de la media nacional.





FUENTE: SCT. Dirección General de Planeación. Cálculos propios con base en información proporcionada por las áreas del Sector Comunicaciones y Transportes y de INEGI (II Censo de Población y Vivienda 2005).

La red caminera en el estado presenta, en lo general, fuertes necesidades de construcción de nuevas obras, reconstrucción, mantenimiento, pavimentación, ampliación y modernización, para garantizar caminos seguros, suficientes y modernos para enlazar todas las localidades y regiones de la entidad y para comunicar a Durango con el resto del país y con destinos internacionales, aún hay regiones importantes del Estado con un alto potencial productivo que carecen de las vías de comunicación indispensables para su integración plena al desarrollo estatal; entre ellas Las Quebradas y la Región Indígena, para las cuales los caminos constituyen la punta de lanza de su desarrollo integral.

### LONGITUD DE CARRETERA PAVIMENTADA POR MUNICIPIO Y REGIÓN

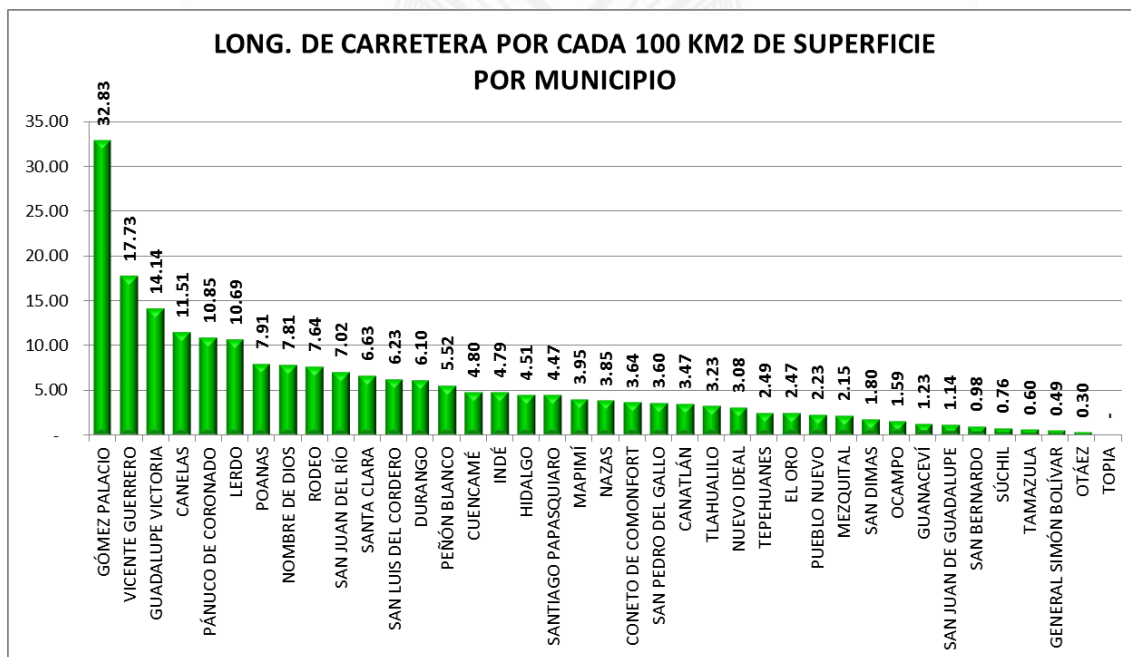
REGIÓN	MUNICIPIOS	LONGITUD
Norte	Ocampo	57
	Hidalgo	210
	San Bernardo	22
	Indé	119
	El Oro	87
Laguna	Tlahualilo	152
	Mapimí	304
	San Pedro del Gallo	84
	San Luis del Cordero	36
	Rodeo	105
	Nazas	92
	Cuencamé	247
	Santa Clara	65



	Gral. Simón Bolívar	12	
	San Juan de Guadalupe	27	
	Lerdo	223	
	Gómez Palacio	276	
Noroeste	Guanaceví	67	
	Tepehuanes	153	
	Topía	0	
	Canelas	102	
	Tamazula	34	
	Santiago Papasquiaro	279	
	Otáez	5	
	Centro	Coneto de Comonfort	38
		Nuevo Ideal	57
San Juan del Río		98	
Peñón Blanco		92	
Pánuco de Coronado		107	
Canatlán		120	
Guadalupe Victoria		184	
Durango		559	
Poanas		88	
Nombre de Dios		92	
Vicente Guerrero		64	
Súchil		11	
Sur		Mezquital	179
		Pueblo Nuevo	153
	San Dimas	98	

FUENTE: SCT. Dirección General de Planeación. Cálculos propios con base en información proporcionada por las áreas del Sector Comunicaciones y Transportes y de INEGI Anuario Estadístico Durango 2009.

## LONGITUD DE CARRETERA PAVIMENTADA POR CADA 100 KM2 DE SUP.



FUENTE: SCT. Dirección General de Planeación. Cálculos propios con base en información proporcionada por las áreas del Sector Comunicaciones y Transportes y de INEGI Anuario Estadístico Durango 2009.



## **PROBLEMAS CENTRALES PARA EL DESARROLLO DEL SECTOR CARRETERO**

Deterioro de la red de carreteras en el estado principalmente en la red de carreteras alimentadoras por falta de mantenimiento oportuno.

Localidades con alto potencial productivo muy alejadas y con topografía de difícil acceso que incrementa costos de productos en los centros de consumo y distribución.

Poca longitud de red de carreteras de altas especificaciones, generando mayores tiempos de recorrido e incrementando los costos de operación vehicular.

Proyectos mal elaborados o inexistentes al inicio de los trabajos.

La mayoría de la red de carreteras alimentadoras se encuentra fuera de especificación de acuerdo a la carga y tráfico vehicular actual.

Planeación inadecuada.

Limitada inversión para proyectos detonantes.

## **PROBLEMÁTICA DETECTADA EN VIALIDADES**

Crecimiento desordenado de las principales ciudades en el estado.

Incremento en el tráfico vehicular en las principales ciudades

Mezcla del tráfico vehicular local con el de largo itinerario ocasionando situaciones riesgosas.

Poco mantenimiento de vialidades.

Existencia de puntos o cruces conflictivos ocasionando pérdidas de tiempo.

Saturación de vialidades.

Planeación inadecuada.



## **PORQUE ES IMPORTANTE EL DESARROLLO DEL SECTOR**

### **DURANGO TIENE:**

- Patrimonio histórico y cultural
- Patrimonio natural
- Amplio potencial para el ecoturismo y turismo de aventura
- Amplio potencial para el desarrollo de la agricultura y ganadería sustentables.
- Alta producción de alimentos en una amplia variedad y bajo el principio de la sustentabilidad.
- Excelentes condiciones para el intercambio comercial y cultural así como para la inversión productiva, fundamentada en su privilegiada ubicación geográfica.
- Un clima favorable a la inversión y al trabajo productivo basado en la gran disposición del gobierno para apoyar proyectos.

Fortaleciendo el sector comunicaciones en la entidad, las potencialidades con que cuenta el estado serán aprovechadas al máximo, promoviendo una reactivación en la economía, incentivando la instalación de empresas en las zonas metropolitanas mejorando la conectividad entre los centros de producción y consumo y generando con ello más oportunidades de empleo para la ciudadanía duranguense.

La globalización y la competitividad internacional plantean retos y oportunidades que deberán ser afrontadas a fin de competir en igualdad de condiciones regionalmente y a nivel nacional e internacional; es indudable que factores internos como el incremento en el parque vehicular, el crecimiento urbano desordenado, la migración interna en busca de mejores oportunidades para las familias, inoperancia de la red ferroviaria en el estado, falta de mantenimiento de la red alimentadora, incremento significativo en la demanda de infraestructura social básica, poco aprovechamiento del potencial turístico del estado, hacen necesaria la implementación de políticas públicas de inversión en infraestructura de comunicaciones, considerándola como una herramienta fundamental para generar progreso económico y una mejor calidad de vida para los duranguenses.

Las inversiones que se realicen en el sector deberán cumplir con las características de tener rentabilidad social, que mejore las ventajas comparativas del estado aprovechando sus fortalezas y que simultáneamente transforme sus desventajas en áreas de oportunidad en un marco de transparencia y eficiencia.

Es vital generar las condiciones ideales para que Durango incremente su atractivo para los inversionistas nacionales y extranjeros, fortalezca su mercado interno y regional y ofrezca una vida digna para sus habitantes, aprovechando



las sinergias con los otros dos niveles de gobierno, con la iniciativa privada y organismos internacionales.

## **OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN.**

### **OBJETIVO GENERAL.**

Ampliar y consolidar la infraestructura de comunicaciones y obras públicas que apoyen las políticas de desarrollo económico y social que permitan capitalizar nuestro posicionamiento geográfico estratégico, mediante una mejor conectividad a favor del crecimiento, el desarrollo regional, la generación de empleos y una mayor calidad de vida para todos los duranguenses.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

#### **Objetivo 3.5.1**

Modernización y ampliación de los seis ejes carreteros interestatales.

#### **Estrategias y líneas de acción**

3.5.1.1. Infraestructura de comunicaciones y obras públicas que propicie una mejor conectividad de Durango con el país.

- 3.5.1.1.1. Realizar obras de modernización y ampliación de los ejes carreteros interestatales.
- 3.5.1.1.2. Promover la inversión para la conservación y mantenimiento de los ejes carreteros interestatales.
- 3.5.1.1.3. Terminar el circuito periférico de la ciudad de Durango.
- 3.5.1.1.4. Construcción del segundo periférico de la laguna.

#### **Objetivo 3.5.2**

Promoción de un desarrollo equilibrado en la entidad mediante el impulso de nuevos polos de desarrollo vinculados eficientemente.

#### **Estrategias y líneas de acción.**

3.5.2.1. Desarrollar la infraestructura carretera que vincule eficientemente el estado, mejorando el flujo de personas y el comercio de bienes y servicios.

- 3.5.2.1.1. Realizar obras de construcción, ampliación y conservación de la red carretera de la entidad.
- 3.5.2.1.2. Promover la construcción de caminos rurales pavimentados.



- 3.5.2.1.3. Construir y modernizar obras de infraestructura que permitan salvar obstáculos naturales.
- 3.5.2.1.4. En coordinación con los ayuntamientos comunicar zonas de alta y muy alta marginación con mejores caminos.
- 3.5.2.1.5. Promover nuevos polos de desarrollo regionales mediante la construcción de obras de infraestructura carretera.

### **Objetivo 3.5.3**

Promover la transformación de las principales ciudades en el estado mediante la construcción de infraestructura urbana suficiente y adecuada.

#### **Estrategias y líneas de acción.**

3.5.3.1. Mejorar la movilidad en el área urbana de la ciudad de Durango mediante la construcción de vialidades acordes al tráfico vehicular actual.

- 3.5.3.1.1. Promover el desarrollo e implementación de proyectos para el rediseño de las vialidades y trazo urbano de la ciudad de Durango.
- 3.5.3.1.2. Construir ejes radiales en puntos estratégicos para interconectar zonas de la mancha urbana con el circuito periférico de la ciudad de Durango.
- 3.5.3.1.3. Fortalecer el sistema de semaforización y señalización específica que promueva una mejor movilidad urbana.

3.5.3.2. Mejorar la movilidad en la zona metropolitana de la laguna mediante la construcción de vialidades acordes al tráfico vehicular actual.

- 3.5.3.2.1. Promover el desarrollo e implementación de proyectos para el rediseño de las vialidades y trazo urbano de la zona metropolitana de la laguna.
- 3.5.3.2.2. Fortalecer el sistema de semaforización y señalización específica que promueva una mejor movilidad urbana en la zona metropolitana de la laguna.

3.5.3.3. Modernizar y construir obras viales en coordinación con los ayuntamientos, acordes a las características del tráfico vehicular actual.



- 3.5.3.3.1. Gestionar y convenir recursos con los ayuntamientos, para la realización de obras de infraestructura y equipamiento urbano.

## INDICADORES DE GESTIÓN GUBERNAMENTAL

La obligación del estado a la rendición de cuentas, adquiere mayor importancia cada día, por ello, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Durango, tiene entre sus finalidades (Art. 3, Fracción VII), la de garantizar una adecuada y oportuna rendición de cuentas de los sujetos obligados a través de la generación y publicación de información sobre indicadores de gestión, entre otras cosas. También en el Artículo 15 Fracción I de esta citada Ley, se expresa que los sujetos obligados del Poder Ejecutivo deberán hacer pública en internet las estadísticas e indicadores de gestión de sus dependencias y entidades.

El Comité Estatal de Información Estadística y Geográfica de Durango, constituido el 23 de mayo de 2005, tiene entre sus atribuciones (Cláusula Quinta, inciso f del Convenio para la Integración del Comité), la de intercambiar la información estadística y geográfica que sea de utilidad para el Gobierno del Estado y para el INEGI. En este sentido, este órgano colegiado establece en su Reglamento Interno, que tiene la atribución de fijar los mecanismos para el desarrollo del Sistema Estatal de Estadística y de Información Geográfica (Artículo 2, inciso e). Este sistema se concibe en el Programa Estatal para el Desarrollo de Información Estadística y Geográfica 2006-2010 (PREDIEG), como el conjunto de actividades y procesos para generar información que permita mostrar la situación de los fenómenos demográficos, económicos, sociales y naturales, así como su relación con el espacio territorial del Estado.

Es en este sistema estatal en el que se enmarca el trabajo de la construcción de los indicadores de gestión gubernamental como una herramienta que permita, además de medir las acciones de gobierno, producir información estadística de diferentes temas de interés en la entidad.

En junio de 2009, se actualiza el PREDIEG y se emite un documento para el periodo 2009-2010, el cual tiene como objetivo general el de establecer las bases para la operación del Sistema Estatal de Información Estadística y Geográfica de Durango. De esta manera, la Línea de Acción número 5 del PREDIEG 2009-2010, dicta que dicho sistema estatal incorpore la temática que el Gobierno del Estado necesite para el cálculo de los indicadores de gestión que evaluarán el avance del Plan Estatal de Desarrollo.



Objetivo del programa sectorial	Modernización y ampliación de los seis ejes carreteros interestatales.
Resultado clave	Que se haya modernizado y ampliado la red de carreteras interestatales.
Nombre del indicador	Incremento en la longitud modernizada y ampliada de la red interestatal.
Definición del indicador	Se refiere al porcentaje que muestra el incremento en la longitud modernizada y ampliada de la red interestatal de Durango.
Dimensión a medir	Cobertura
Algoritmo o fórmula	$IMACI = \left[ \frac{LCIM \text{ final}}{LCIM \text{ inicial}} - 1 \right] \times 100$ <p>IMACI: Incremento porcentual de la modernización y ampliación de la longitud de carreteras interestatales.            LCIM final: Longitud de carreteras interestatales modernas del último año del periodo analizado.            LCIM inicial: Longitud de carreteras interestatales modernas del primer año del periodo analizado.</p>
Método de cálculo	Se divide la longitud de carreteras interestatales modernas del último año del periodo analizado entre la longitud de carreteras interestatales modernas en el primer año del periodo analizado; al resultado se le resta la unidad y se multiplica por cien.
Línea base	Se parte de
Meta	La meta es incrementar en un 25% la longitud de carreteras interestatales modernizadas.
Institución o dependencia responsable	Secretaría de comunicaciones y obras públicas del estado.
Fuentes	Numerador y denominador Secretaría de comunicaciones y obras públicas del estado.
Fecha de disponibilidad de la información	En febrero de cada año se obtiene el dato del año anterior
Serie estadística	2010 – 2011



Objetivo del programa sectorial	Desarrollar la infraestructura carretera que vincule eficientemente el estado
Resultado clave	Que se haya incrementado la red de carreteras estatales en la entidad.
Nombre del indicador	Incremento en la longitud de carreteras estatales pavimentadas.
Definición del indicador	Se refiere al porcentaje que muestra el incremento en la longitud de la red de carreteras estatales pavimentadas en Durango.
Dimensión a medir	Cobertura
Algoritmo o fórmula	$IRCEP = \left[ \frac{LCEP \text{ final}}{LCEP \text{ inicial}} - 1 \right] \times 100$ <p>IRCEP: Incremento porcentual de la longitud de carreteras estatales pavimentadas. LCEP final: Longitud de carreteras estatales pavimentadas del último año del periodo analizado. LCEP inicial: Longitud de carreteras estatales pavimentadas del primer año del periodo analizado.</p>
Método de cálculo	Se divide la longitud de carreteras estatales pavimentadas del último año del periodo analizado entre la longitud de carreteras estatales pavimentadas en el primer año del periodo analizado; al resultado se le resta la unidad y se multiplica por cien.
Línea base	Se parte de la información publicada por el INEGI en el anuario estadístico Durango 2010. (Longitud de carreteras estatales pavimentadas 2,017 km.)
Meta	La meta es incrementar en un 25% la longitud de carreteras estatales pavimentadas.
Institución o dependencia responsable	Secretaría de comunicaciones y obras públicas del estado.
Fuentes	Numerador Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del Estado y denominador INEGI.
Fecha de disponibilidad de la información	En febrero de cada año se obtiene el dato del año anterior
Serie estadística	2010 – 2011



Objetivo del programa sectorial	Desarrollar la infraestructura carretera que vincule eficientemente el estado
Resultado clave	Que se haya incrementado la red de carreteras estatales en la entidad.
Nombre del indicador	Densidad Vial
Definición del indicador	Se refiere a la relación que existe entre la red vial expresada en kilómetros (carreteras pavimentadas, revestidas brechas), y la superficie territorial expresada en kilómetros cuadrados.
Dimensión a medir	Cobertura
Algoritmo o fórmula	$DV = \left[ \frac{LRV}{ST} \right] \frac{Km}{Km^2}$ <p>DV: Densidad Vial. LRV: Longitud de la red vial. ST: Superficie territorial.</p>
Método de cálculo	Se divide la longitud de carreteras pavimentadas, revestidas y brechas ubicadas en el territorio analizado entre la superficie del territorio analizado.
Línea base	Se parte de la información publicada por el INEGI en el anuario estadístico Durango 2010. (Longitud de carreteras estatales y por municipio en km. y superficie territorial por estado y municipios en km2.)
Meta	La meta es incrementar en un kilómetro de longitud de la red vial en el estado por cada 100 km2 de superficie territorial.
Institución o dependencia responsable	Secretaría de comunicaciones y obras públicas del estado.
Fuentes	Numerador y denominador INEGI.
Fecha de disponibilidad de la información	En febrero de cada año se obtiene el dato del año anterior
Serie estadística	2010 – 2011



Objetivo del programa sectorial	Desarrollar la infraestructura carretera que vincule eficientemente el estado
Resultado clave	Que se haya incrementado la red de carreteras estatales en la entidad.
Nombre del indicador	Coeficiente de Engel
Definición del indicador	Se refiere al grado de abastecimiento de los territorios en cuanto a vías de comunicación, considerando la población existente en el área de estudio.
Dimensión a medir	Cobertura
Algoritmo o fórmula	$k = \left[ \frac{LRV}{\sqrt{SP}} \right]$ <p>k: Coeficiente de Engel. LRV: Longitud de la red vial. S: Superficie territorial. P: Población</p>
Método de cálculo	Se divide la longitud de carreteras pavimentadas, revestidas y brechas ubicadas en el territorio analizado entre la raíz de la superficie territorial multiplicada por la población del territorio analizado.
Línea base	Se parte de la información publicada por el INEGI en el anuario estadístico Durango 2010. (Longitud de carreteras estatales y por municipio en km., la superficie territorial por estado y municipios en km2. y la población de acuerdo al Censo de población y vivienda 2010)
Meta	La meta es que el indicador se incremente en 2.5 milésimas.
Institución o dependencia responsable	Secretaría de comunicaciones y obras públicas del estado.
Fuentes	Numerador y denominador INEGI.
Fecha de disponibilidad de la información	En febrero de cada año se obtiene el dato del año anterior
Serie estadística	2010 – 2011

