



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

PROGRAMA INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO DE
CAMINOS Y PUENTES
FEDERALES DE INGRESOS
Y SERVICIOS CONEXOS
2 0 1 3 - 2 0 1 8

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8

ÍNDICE GENERAL

Mensaje del Director General de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos

Marco Normativo

I. Diagnóstico

II. Alineación a las Metas Nacionales

2.1 Visión de la SCT

2.2 Misión de la SCT

2.3 Visión de CAPUFE

2.4 Misión de CAPUFE

2.5 Alineación de los Objetivos Institucionales al PND y al PSCT

III. Objetivos, Estrategias y Líneas de Acción

3.1 Objetivos

3.2 Estrategias y Líneas de Acción

IV. Indicadores

V. Transparencia

Glosario de Términos

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8

MENSAJE DEL DIRECTOR GENERAL DE CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS

Uno de los objetivos primordiales del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018(PND), es llevar a México a su máximo potencial, a través del cumplimiento de las metas nacionales, entre las que se destaca la importancia de acelerar el crecimiento económico para construir un México Próspero, y ubicar al desarrollo de la infraestructura como pieza clave para incrementar la competitividad de la Nación entera.

Asimismo, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 plantea el establecimiento de objetivos sectoriales orientados a dar certidumbre para que México se convierta en una plataforma logística multimodal mejorando su competitividad y productividad, así como contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros, lo que en su conjunto permitirá obtener mejores ingresos para la población y elevar su calidad de vida.

Por lo anterior, Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, formuló su Programa Institucional de Desarrollo 2013-2018 (PID), el cual parte de un diagnóstico del quehacer de la Institución identificando los retos a los que se enfrenta, la Visión y Misión, objetivos, estrategias y líneas de acción, así como los indicadores que servirán para monitorear el impacto de las acciones del Organismo.

Para lograrlo, CAPUFE propone desempeñarse como una institución modelo en la operación de caminos y puentes de altas especificaciones, rentable y competitiva, ajustándose a patrones de comportamiento dirigidos a resultados, lo que supone una actitud intensa en la búsqueda de la satisfacción y seguridad de los usuarios, así como la mejora de la imagen institucional.

Esto implicará la reorganización de la estructura central de la Institución, sobre la base de una mejora y optimización significativa en los procesos y en la eficacia de las normas de operación, bajo los principios de la legalidad, ética y transparencia.

Así mismo, habrá de fortalecer los mecanismos de coordinación interinstitucional que garanticen una administración integral de su infraestructura, promuevan la generación de economías de escala, competitividad, autosuficiencia financiera y eficiencia operativa.

Este esfuerzo Institucional, en colaboración estrecha con nuestra cabeza de sector, está orientada a ofrecer una infraestructura carretera segura, ágil, moderna y de calidad, para proporcionar satisfacción y seguridad a los usuarios, que redunde en la integración de mercados, desarrollo regional y generación de riqueza, mayor empleo e ingresos de los trabajadores del campo y de la ciudad, lo que permitirá coadyuvar al crecimiento de México, tal y como se proyecta en nuestro Plan Nacional de Desarrollo.

Benito Neme Sastré
Director General de Caminos y Puentes
Federales de Ingresos y Servicios Conexos

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8



MARCO NORMATIVO

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8

MARCO NORMATIVO

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todos los programas de la Administración Pública Federal deben alinearse al Plan Nacional de Desarrollo, el cual se perfila como la fuente directa de la democracia participativa a través de la consulta de la sociedad.

Los programas sectoriales, así como los especiales referentes a las estrategias transversales, establecen objetivos estratégicos y transversales, respectivamente, los cuales están alineados y vinculados con el PND.

Los programas regionales, especiales e institucionales, así como los programas presupuestarios correspondientes, contribuirán al cumplimiento de los objetivos estratégicos que se establecen en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 (PSCyT).

De tal forma que este Organismo descentralizado, formuló el *Programa Institucional de Desarrollo CAPUFE 2013-2018*, el cual contiene los objetivos, estrategias y líneas de acción que contribuirán a la consecución de los Objetivos del PND, mediante la coordinación que, en su caso, corresponda con los distintos órdenes de gobierno y la concertación con los diversos grupos sociales y particulares.

CAPUFE en este programa, considera el cumplimiento a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Planeación, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley Federal de las Entidades Paraestatales¹, el cual será reportado mediante los seguimientos elaborados con base en indicadores, a los resultados de sus acciones en relación con el PND2013-2018 y a los programas a su cargo, y serán informados a nuestra cabeza de sector, con el propósito de que el Presidente de la República informe al Congreso de la Unión los resultados de su ejecución.

¹ Artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 9, 17, 24, 27 de la Ley de Planeación, artículos 9, 45, 50 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y artículos 46, 47, 48 y 49 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8



I. DIAGNÓSTICO

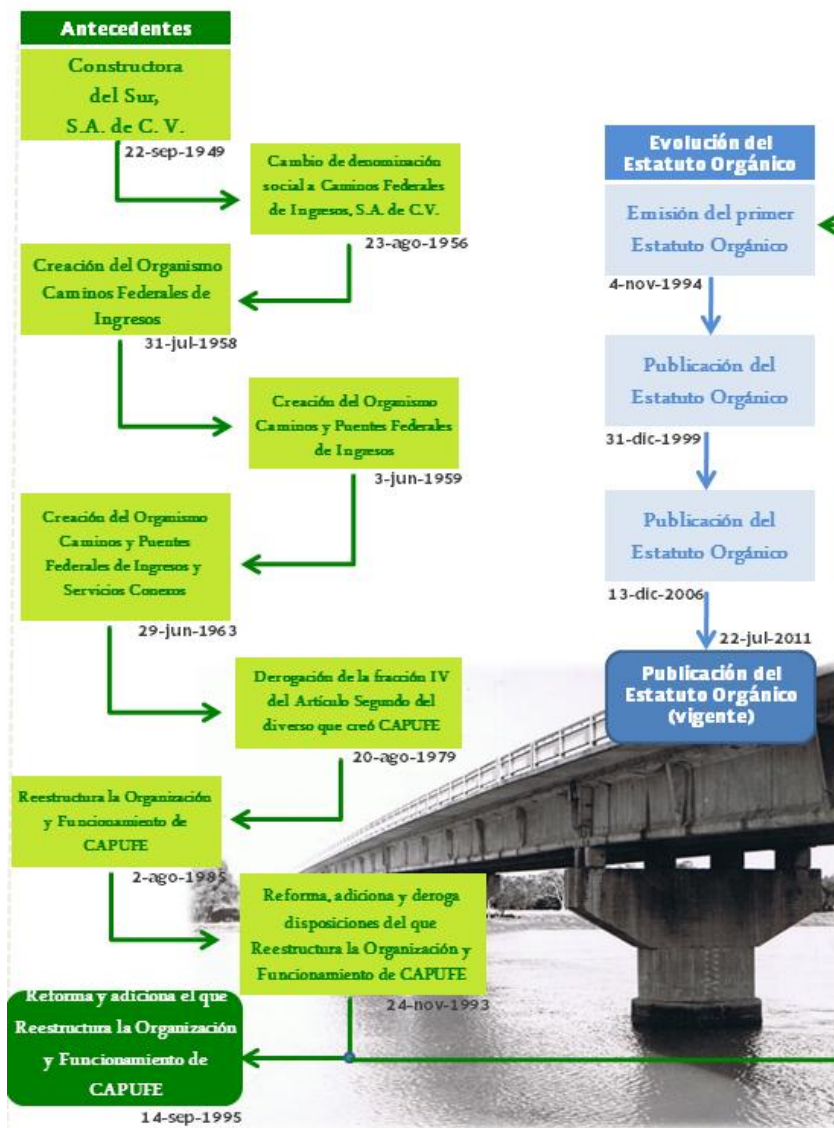
PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8

I. DIAGNÓSTICO

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), es un Organismo Descentralizado de la Administración Pública Federal, sectorizado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con una experiencia de más de 50 años, que tiene por objeto administrar y explotar, por sí o a través de terceros, mediante concesión, caminos y puentes federales; llevar a cabo la conservación, reconstrucción y mejoramiento de los mismos y participar en proyectos de inversión y coinversión para la construcción y explotación de las vías generales de comunicación en la materia, pudiendo afectar para tal propósito los ingresos provenientes de las vías que administra.

Evolución de su marco legal



- Conforme al reporte de competitividad global 2012-2013 del Foro Económico Mundial, dentro del segundo pilar denominado Infraestructura se observa la variable “Calidad de las Carreteras”, en donde México se ubica en la posición 50 de 144 países con una calificación de 4.5 de 7 puntos máximos posibles.
- CAPUFE, es el operador más grande de México, y uno de los más grandes del mundo.
- La presencia institucional de CAPUFE al cierre del 2012 en la Red Federal de Autopistas de Cuota equivale al 45% de la Red de Autopistas y el 75% de la Red de Puentes de Cuota.
- Tiene presencia en casi todo el país, con 8 Delegaciones Regionales, 4 Gerencias de Tramo y una Oficina sede en Cuernavaca, Morelos, dos oficinas en la Ciudad de México y una Planta de Pinturas y Emulsiones en Irapuato, Guanajuato.
- En la infraestructura a su cargo se registra un aforo promedio de 1.2 millones de cruces vehiculares diarios (440 millones anuales).
- Se recaudan ingresos del orden de 29 mil millones de pesos anuales.
- Registra 14 millones de cruces peatonales en puentes fronterizos (norte y sur).

La infraestructura operada por el Organismo al cierre de 2012, se integraba de:

Red	Autopistas Caminos Directos Libramientos	Longitud Km	Longitud Km/Carril	Puentes		Longitud Km
				Nacionales (PN)	Internacionales (PI)	
Propia	3	82.8	165.6	16	14	8.6
Contratada	4	161.8	13,000.0	1	1	0.5
FNI	36	3,549.8	500.7	1	2	7.3
Total	43	3,794.4	13,666.3	18	17	16.4

Nota: CAPUFE tiene a cargo un total de 3,947 km, incluidos 3,794.4 km de Caminos, 16.4 km de Puentes, 120.5 km de acceso a PN y PI, (incluidos 32.8 km del tramo Cosoleacaque-Nuevo Teapa “acceso al Pte. Antonio Dovalí Jaime”), y 14.5 km del Libramiento de Cuernavaca (libre de peaje).

La Red Propia se refiere a los caminos y puentes que le han sido concesionados; la Red Contratada son los caminos y puentes concesionados a terceros (Promociones Industriales Banamex S.A. de C.V., Gobierno del estado de Guerrero, Concesionaria y Operadora del Puente Cucapá, S.A. de C.V., Promonfort, S.A. de C.V.) que mediante un contrato de prestación de servicios, el Organismo opera a cambio de una contraprestación, y la Red FNI corresponde a los caminos y puentes concesionados al Fondo Nacional de Infraestructura operados y conservados por CAPUFE con base en un contrato de prestación de servicios establecido conforme a un marco interinstitucional establecido por el Gobierno Federal.

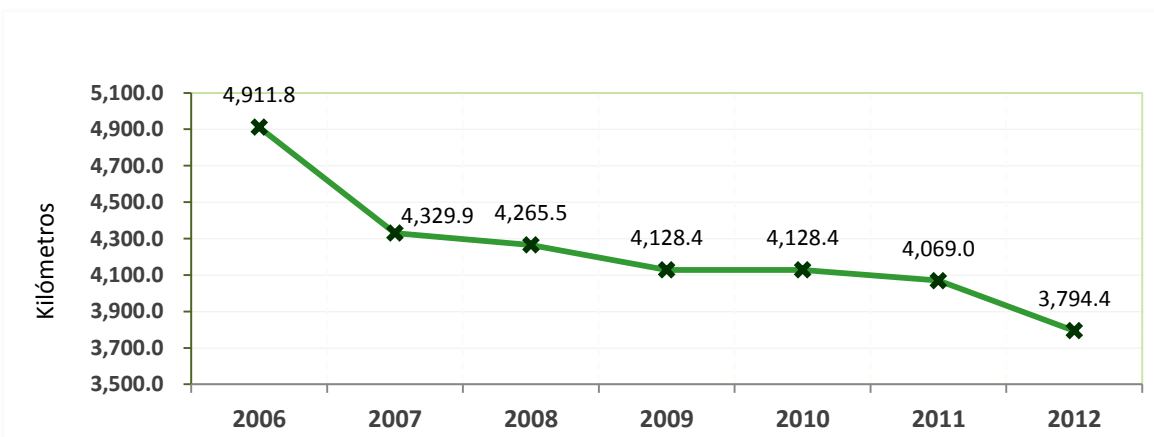
Cabe destacar que la infraestructura a cargo del Organismo, ha sufrido desincorporaciones derivadas del Programa de Aprovechamiento de Activos instrumentado por el Gobierno Federal en el sexenio anterior, así como algunas incorporaciones en reconocimiento a la experiencia y capacidad institucional en la operación y puentes de cuota.

A continuación se presenta en un cuadro resumen la evolución de la infraestructura operada por el Organismo en el periodo 2006-2012.

	REDES						Total	
	Propia		Contratada		FNI			
	Obras	Longitud	Obras	Longitud	Obras	Longitud	Obras	Longitud
2006								
Autopistas	3	122.9	4	303.6	43	4,485.3	50	4,911.8
Puentes Nacionales	16	6.8	1	0.4	1	3.9	18	11.1
Puentes Internacionales	13	1.6	4	0.6	2	3.4	19	5.6
2007								
Autopistas	2	76.7	4	314.1	39	3,939.1	45	4,329.9
Puentes Nacionales	16	6.9	1	0.5	1	3.9	18	11.2
Puentes Internacionales	14	1.8	2	0.3	2	3.4	18	5.5
2008								
Autopistas	2	76.7	3	249.7	39	3,939.1	44	4,265.5
Puentes Nacionales	16	6.9	1	0.5	1	3.9	18	11.2
Puentes Internacionales	14	1.8	2	0.3	2	3.4	18	5.5
2009								
Autopistas	3	121.1	3	249.7	38	3,757.6	44	4,128.4
Puentes Nacionales	16	6.9	1	0.5	1	3.9	18	11.2
Puentes Internacionales	14	1.8	2	0.3	2	3.4	18	5.5
2010								
Autopistas	3	121.1	3	249.7	38	3,757.6	44	4,128.4
Puentes Nacionales	16	6.9	2	0.9	1	3.9	19	11.6
Puentes Internacionales	14	1.8	1	0.2	2	3.4	17	5.3
2011								
Autopistas	2	76.7	5	307.8	38	3,684.5	45	4,069.0
Puentes Nacionales	16	6.9	1	0.4	1	3.9	18	11.1
Puentes Internacionales	14	1.8	1	0.1	2	3.4	17	5.3
2012								
Autopistas	3	82.8	4	161.8	36	3,549.8	43	3,794.4
Puentes Nacionales	16	6.9	1	0.4	1	3.9	18	11.1
Puentes Internacionales	14	1.8	1	0.1	2	3.4	17	5.3

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8



Notas:

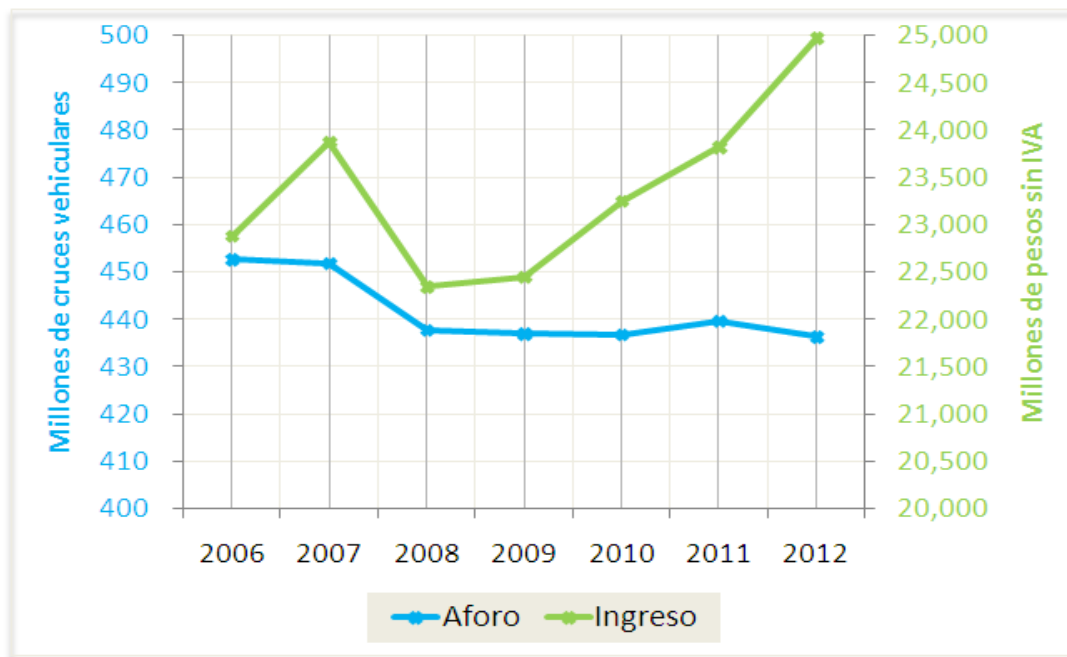
- Durante 2007, en la Red Propia se desincorporó el tramo carretero Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas y se incorporó el puente internacional Lerdo-Stanton. Por lo que hace a la Red Contratada se desincorporaron los puentes internacionales Solidaridad-Colombia y Libre Comercio, y para la Red FNI los tramos carreteros Guadalajara-Zapotlanejo, Zapotlanejo-Lagos de Moreno, Maravatío-Zapotlanejo y León-Lagos-Aguascalientes.
- En el 2008, se desincorporó el tramo carretero Atlacomulco-Maravatío de la Red Contratada.
- En 2009, se incorporó a la Red Propia el tramo carretero Durango el Salto y se incorporó de la Red FNI el tramo Mazatlán-Culiacán.
- En 2010, se desincorporó de la Red Contratada el puente internacional Piedras Negras II y se incorporó el puente nacional Cucapá.
- En el 2011, se incorporó a la Red Contratada el Libramiento Norte Chilpancingo-Montaña Baja, y se incorporó a la Red Propia el tramo carretero Otinapa-El Salto de la autopista Durango Mazatlán, se realizó el cambio de configuración a partir del mes de mayo en la Red Contratada del puente nacional Tuxpan a tramo carretero Entronque Tihuatlán-Tuxpan, el traspaso de la Red Propia a la Red FNI del tramo carretero Durango-El Salto y la desincorporación del tramo carretero Guadalajara-Tepic.
- En 2012, a partir del 31 de marzo, se desincorporaron los tramos carreteros "Pátzcuaro-Uruapan, Uruapan-Nueva Italia y Nueva Italia-Lázaro Cárdenas, posteriormente el 3 de agosto inició operaciones el Lib. Sur II de Reynosa en la Red Propia, con una longitud de 6.1 kms. y el 26 de julio, se incorporó a la Red FNI el tramo carretero Lagos de Moreno-San Luis Potosí, con una longitud de 66.048 kms. posteriormente, la incorporación de 58.3 km del Tramo Santa Lucía-Mazatlán en la Autopista Durango-Mazatlán incorporados el 27 de noviembre y la desincorporación de 146 km de la Autopista Guadalajara-Colima el 30 de noviembre 2012 de la Red Contratada.





Aforo

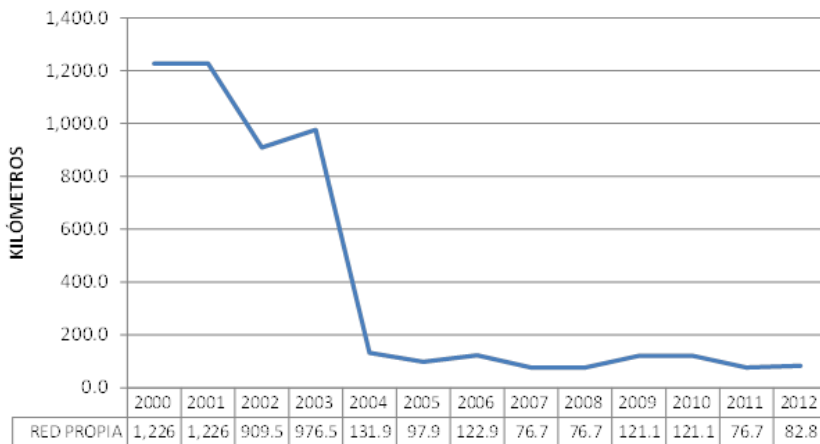
Considerando estas variaciones la evolución del Aforo Vehicular y el Ingreso se observa a continuación:



No obstante estos resultados, en los últimos años CAPUFE ha experimentado una condición de **insuficiencia de recursos** atribuible fundamentalmente a situaciones externas que se señalan a continuación:

- **Desincorporación de autopistas de alto aforo.** El Organismo ha sufrido desde 2002 la desincorporación de una gran parte de su participación como concesionario de la red de caminos y puentes del país. Al cierre del ejercicio 2012 sólo se tenían concesionados 83 km de autopistas y 30 puentes (16 nacionales y 14 internacionales), de los cuales 12 operan con déficit, debido principalmente a la carga fiscal y a sus bajos aforos.

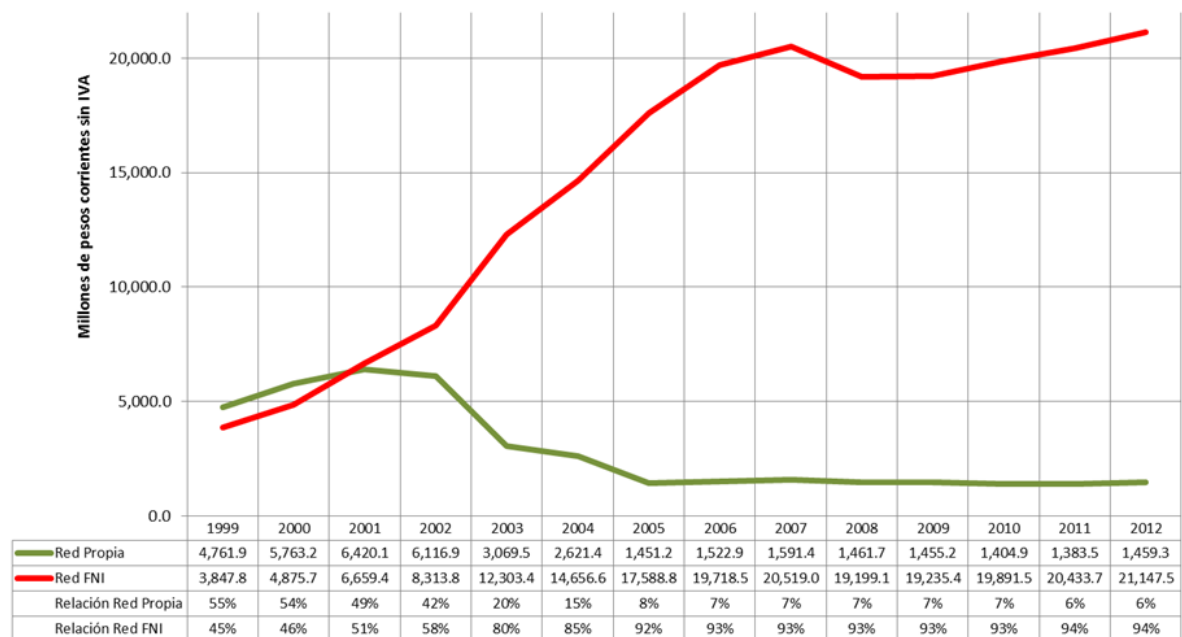
Red Propia: Longitud operada en kilómetros 2000-2012



AÑO	TRAMOS CARRETEROS Y Puentes	FECHA DE DESINCORPORACION
2002	MEXICO-QUERETARO*	30-sep-02
	MEXICO-PUEBLA*	30-sep-02
	QUERETARO-IRAPUATO*	11-dic-02
2004	ARRIAGA-HUIXTLA (***)	1-mar-04
	PUEBLA-ACATZINGO*	16-ago-04
	ACATZINGO-CD. MENDOZA*	16-ago-04
	CD. MENDOZA-CORDOBA*	16-ago-04
	TEHUACAN-OAXACA*	16-ago-04
	TJUANA-ENSENADA*	16-ago-04
	RANCHO VIEJO-TAXCO*	16-ago-04
2005	LA RUMOROSA-TECATE*	16-ago-04
	AEROPUERTO LOS CABOS-SAN JOSE DEL CABO*	16-ago-04
	SALINA CRUZ-LA VENTOSA*	16-ago-04
	ESCUINAPA-ROSARIO (**)	06-abr-05
	ROSARIO-VILLA UNION (**)	06-abr-05
2007	TUXTLA GUTIERREZ-SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS (**)	31-oct-07
	DURANGO-MAZATLÁN*	01-oct-11

(*) Concesionados al Fondo Nacional de Infraestructura (FNI).
(**) Concesionados a privados.
(***) Libre de peaje.

Evolución del Ingreso en la Red Propia vs Red FNI 1999-2012 -millones de pesos corrientes sin IVA-



- CAPUFE **no recupera la totalidad de los gastos directos** incurridos en la operación de la Red FNI, toda vez que en la contraprestación que autoriza la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, no se reconoce el pago de algunas de las prestaciones establecidas en el Contrato Colectivo de Trabajo de cerca de 2,500 trabajadores de CAPUFE que atienden dicha Red.

- **Relación contractual desfavorable para el Organismo en la operación de la Red concesionada al FNI.** Debido al esquema establecido con BANOBRAS y la SHCP, CAPUFE asume la totalidad de los riesgos de la operación y no cuenta con un mecanismo para atender las contingencias derivadas de resoluciones judiciales en su contra.

- **Ingresos netos mermados por Coordinación Fiscal y Pago de Derechos.** El Organismo ve reducida su capacidad económica derivado de la carga fiscal asociada con la entrega del 25% de ingresos brutos en puentes de cuota al amparo de la Ley de Coordinación Fiscal y 5% sobre los ingresos brutos por pago de Derechos, carga superior a lo que pagan otros concesionarios de infraestructura carretera (1%).

Derivado de lo anterior, a continuación se presenta la situación financiera de CAPUFE en los últimos años:

Estados de Actividades 2010-2013
(Miles de pesos)

Concepto /Año	2010 *	2011 *	2012 *
Ingresos operacionales	2,500,342	2,552,944	2,749,816
Gastos operacionales	2,144,172	2,226,185	2,424,048
Utilidad de operación	356,170	326,759	325,768
Obligaciones fiscales	385,638	373,130	405,671
Utilidad (Pérdida) neta	-29,468	-46,371	-79,903
Utilidad (Pérdida) neta / ingresos	-1.18%	-1.82%	-2.91%

* Fuente: Estados Financieros Dictaminados.

** Fuente: Proyección estimada con cifras del presupuesto, para 2013

La insuficiencia de recursos en la Red Propia, ha ocurrido a pesar de las medidas de austeridad implementadas para reducir el gasto. Esto ha propiciado la necesidad de apoyos fiscales y el posponer algunos proyectos a pesar de ser relevantes, tales como:

- Modernización de los caminos y puentes concesionados al Organismo.
- Automatización de la captación de ingresos en las Plazas de Cobro.
- Modernización de servicios y obsolescencia informática.
- Automatización del peaje peatonal en la frontera para eficientar el paso e incrementar el ingreso.

Cabe destacar que el sistema de autopistas de cuota del país en su conjunto, presenta diferentes niveles de prestación de servicios, en su cobertura, homogeneidad y conectividad, lo que incide en la economía del transporte y en la atención a las necesidades de los usuarios carreteros.

En concordancia con el PSCyT, CAPUFE identifica como retos del Sector Transportes los siguientes: Costo de los servicios de transporte, seguridad, nivel de servicio del usuario, capacidad para atender la demanda, y medio ambiente, así como la mejora en la gestión.

En este marco, a continuación se presenta la situación y áreas de oportunidad identificadas al inicio de la presente administración, respecto a las áreas sustantivas del Organismo asociadas con la operación de las plazas de cobro y prestación de servicios a los usuarios carreteros, el mantenimiento y conservación de la infraestructura, seguridad vial y la administración:

OPERACIÓN

Equipamiento

CAPUFE opera 135 Plazas de cobro y 939 carriles, de los cuales, 808 operan en un sentido solamente (normales) y 131 son reversibles. Asimismo, se tienen 570 carriles con equipamiento de Telepeaje y Medios Electrónicos de Pago, de los cuales 45 de ellos son Exclusivos IAVE, 365 Multimodales y 160 de Proximidad.

Plazas de Cobro y Carriles en la Red Operada				
Concepto	Red Propia	Red FNI	Red Contratada	Total
Total de Plazas de Cobro	35	91	9	135
Total de Carriles	132	721	86	939
No. de Equipos Normales	118	613	77	808
No. de Equipos Reversibles	14	108	9	131
No. de Carriles con Telepeaje	82	488	0	570
No. de Carriles Exclusivos IAVE	2	43	0	45
No. de Carriles Multimodales	60	305	0	365
No. de Carriles de Proximidad	20	140	0	160



Asimismo, en los puentes internacionales de las zonas fronterizas norte y sur, se cuenta con “pasímetros” para el registro y control de los cruces peatonales (35 en Red Propia y 1 en la Red Contratada), mismos que registran 42 mil cruces en promedio diario.

Puentes Internacionales	Pasímetros	Estado
Total	36	
Red Propia	35	
Matamoros	4	Tamaulipas
Camargo	1	Tamaulipas
Miguel Alemán	2	Tamaulipas
Reynosa	4	Tamaulipas
Las Flores	4	Tamaulipas
Ojinaga	1	Chihuahua
Paso del Norte	8	Chihuahua
Rodolfo Robles	2	Chiapas
Piedras Negras	2	Coahuila
Acuña	1	Coahuila
Laredo	6	Tamaulipas
Red Contratada	1	
Zaragoza-Ysleta	1	Chihuahua

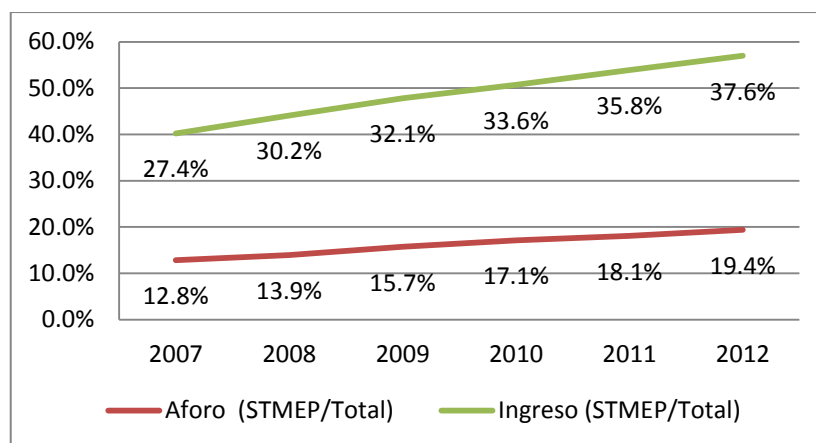


Se cuenta además con 4 Carriles “Sentri”, asociados con un programa de pasajeros / vehículos en la frontera norte que, mediante un carril exclusivo, agiliza el proceso de cruce de viajeros a los Estados Unidos. En este esquema de operación los pasajeros y vehículos son previamente registrados y posteriormente se les entrega un “Chip” o tarjeta adherible para su vehículo. En cada cruce, el transmisor es detectado por el sistema electrónico del carril, permitiéndoles el paso.

La capacidad instalada de la infraestructura operativa, en algunos casos se encuentra al límite y requiere de un análisis funcional acorde con los requerimientos tecnológicos y la migración hacia los medios electrónicos como principal fuente de pago.

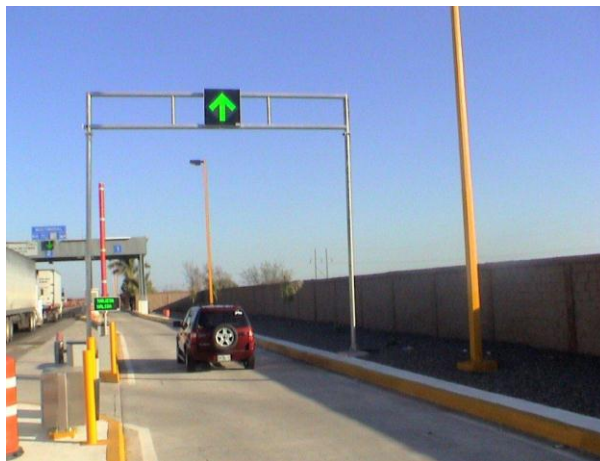
Con respecto a las plazas de cobro se observa que no se cuenta con una imagen homogénea y en algunos casos se localizan en un sector de riesgo y la capacidad instalada se ve rebasada por el aforo.

Por lo que se refiere al Sistema de Telepeaje y Medios Electrónicos de Pago (STMEP), al cierre del 2012, representa el 19.4% del aforo y el 37.6% del ingreso total recaudado en las Plazas de Cobro de la Red Operada. El crecimiento de 2007 a 2012 solo ha sido de 6.6 puntos porcentuales, lo que significa un crecimiento anual promedio de alrededor de 1% anual.



El antecedente inmediato data del año 2003, en el que CAPUFE suscribió un contrato con un tercero para la administración integral del sistema de telepeaje y medios electrónicos de pago, con una vigencia plurianual de 8 años, que se amplió al 11 de julio de 2013 derivado de 4 convenios modificatorios.

Los retos y áreas de oportunidad en esta administración se asocian en primera instancia, con mejorar el servicio a los usuarios como son la reducción en el tiempo de cruce, diversificación de alternativas de pago electrónico mediante tarjetas inteligentes desechables y/o recargables, consistencia con otros proyectos de modernización tecnológica, al tiempo de reducir los costos de operación y disminuir el manejo de efectivo, con la consecuente inhibición de conductas ilícitas.



Comunicación y atención de las necesidades de los usuarios

Los principales medios de comunicación y atención a los usuarios son el número de información carretera 074 y la cuenta de Twitter@CAPUFE, administrados a través de la Central de Atención a Usuarios en la que se reciben las solicitudes de servicio así como los avisos de las incidencias que ocurren en los tramos carreteros, contando para su operación con 16 posiciones de atención y una plantilla de 26 operadores, los cuales atienden un promedio de 1,500 llamadas por día y alrededor de 100 mensajes de Twitter.

Con el propósito de brindar servicios oportunos y de calidad a los usuarios que transitan por los tramos carreteros que administra el Organismo, resulta necesario fortalecer la estructura de operación de la Central de Atención a Usuarios y de estos medios de comunicación.



CAPUFE ofrece a los usuarios, además de información carretera a través de estos medios, los servicios de atención médica y prehospitalaria, asistencia en el camino, servicio de arrastre y mecánica menor, para lo cual dispone de 70 ambulancias (35 propias y 35 subrogadas); 16 unidades de rescate; 16 unidades de señalamiento dinámico y 84 grúas, disponibles las 24 horas y los 365 días del año. Adicionalmente se cuenta con 23 servicios médicos (unidades de

atención médica prehospitalaria “UAMP”) a cargo de 18 médicos y 340 Técnicos en Urgencias Médicas (TUMS).

Se observa necesario evaluar la cobertura y calidad de estos para asegurar un servicio para el usuario en óptimas condiciones.

Conceptos	Número
Ambulancias	70
Unidades de Rescate	16
Unidades de Señalamiento Dinámico	16
Grúas	84
Torres de Auxilio Vial	448
TUMS	340
Médicos Generales	18
Servicios Médicos	23
Módulos sanitarios	126



Evolución de los servicios carreteros prestados por CAPUFE 2007-2012

Servicio	Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Movilización de ambulancias, unidades de rescate y de señalamiento dinámico	50,421	56,430	44,796	46,619	44,695	44,772
	Asistencia médica en UAMP y ambulancias	2,727	2,562	2,686	1,420	1,844	2,105
	Arrastre de vehículos	51,309	53,748	57,327	60,915	72,373	83,226



En este contexto, en la instrumentación de los programas de supervisión que garantizan la adecuada prestación de los servicios, se identifica al Centro Nacional de Control (CNC) y a los Centros de Control Regionales (CCR) como el medio de monitoreo y control que incorpora herramientas tecnológicas para ese fin, las cuales se encuentran en un grado de obsolescencia, tanto en equipos como espacios operativos. Así mismo existe la carencia de sistemas automatizados que permitan la transmisión de audio y video en tiempo real.

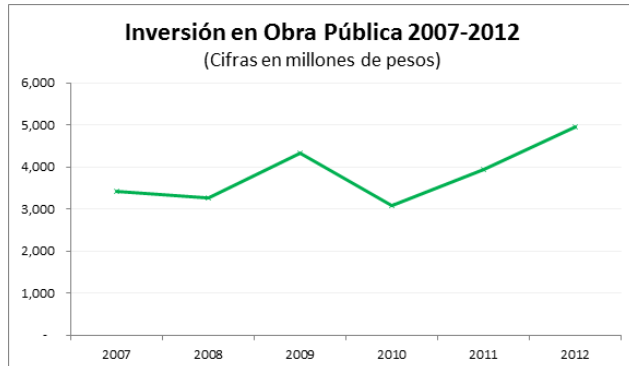


En línea con lo anterior y conforme a lo establecido en el PND2013-2018, en el sentido de garantizar una mayor seguridad en las vías de comunicación, a través de mejores condiciones físicas de la red, se da la oportunidad de incorporar sistemas inteligentes de transporte en los principales ejes carreteros con el fin de otorgar al usuario información útil y oportuna, que además permita mejorar la seguridad al transitar por la red operada por CAPUFE.

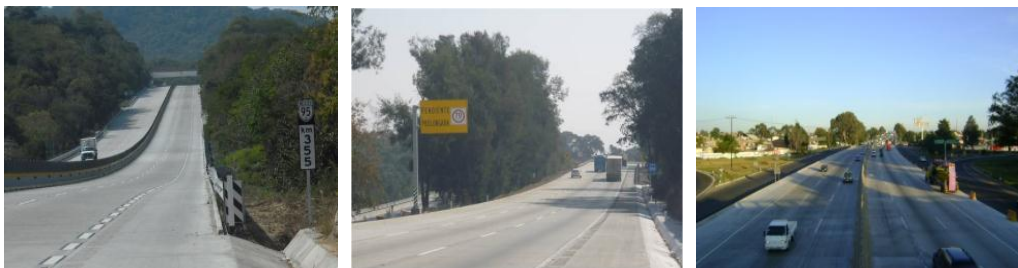


INFRAESTRUCTURA

Los recursos asignados en la anterior administración para el mantenimiento y conservación de la Red Operada por el Organismo, fue de 3,800 millones de pesos en promedio anual del 2007 al 2012, de los cuales se autorizaron para la Red Propia 260 millones de pesos en promedio anual, destacando que a partir de 2008 éstos provinieron principalmente de recursos fiscales, los cuales por diversas causas, no se ejercieron en su totalidad.



En términos generales, la infraestructura a cargo del Organismo se encuentra en buenas condiciones, no obstante lo anterior existen problemas asociados con la adecuada planeación, programación y ejecución de las obras que requiere de un proceso de reingeniería que garantice la utilización oportuna de los recursos e incremente el nivel de seguridad y servicio de esta infraestructura.



En materia de la asignación de contratos de obra pública se identifica la oportunidad de implementar mayores y mejores controles en la revisión de las propuestas que permitan una mayor transparencia, certeza y claridad en dichos procesos.

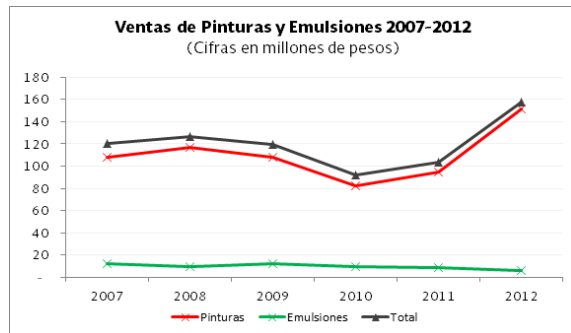
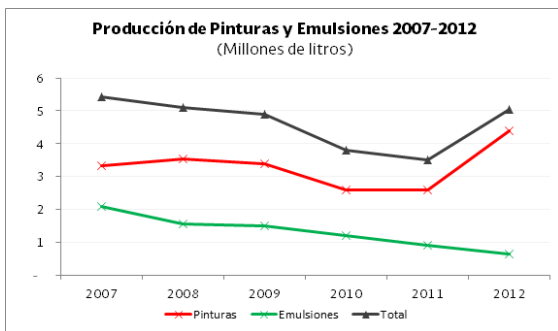
Un aspecto relacionado con el estado físico de las carreteras, tiene que ver con la promoción del uso de procedimientos constructivos de alta tecnología, la utilización de materiales acordes con la mejora y respeto al medio ambiente (sustentabilidad), la duración de las carpetas asfálticas y la consecuente reducción de costos de mantenimiento y rehabilitación habrán de constituirse en una tarea prioritaria para este Organismo.

Así mismo, considerando el riesgo que representan los fenómenos meteorológicos en algunas zonas del país, es necesario eficientar las acciones para la atención de emergencias técnicas e incidencias y mejorar los canales de comunicación y coordinación con otras instancias inmersas en su atención, para garantizar la seguridad de los usuarios y dar continuidad del flujo vehicular en el menor tiempo posible.



Por otra parte, CAPUFE cuenta con una Planta de Pinturas y Emulsiones para atender las necesidades de su Red Propia y comercializar sus productos a terceros, con una capacidad instalada para producir 33 millones de litros de emulsión asfáltica y 4.8 millones de litros de pintura de señalamiento horizontal para tránsito, de base solvente y base agua, pintura vinílica y pintura esmalte alquidálicos, en un turno.

Los productos de la planta son de una alta calidad, sin embargo, los resultados de su comercialización en los últimos años ha estado por debajo de las expectativas toda vez que no está constituida como una Unidad de Negocio y compite en un mercado abierto no sujeto a la normatividad del sector público.

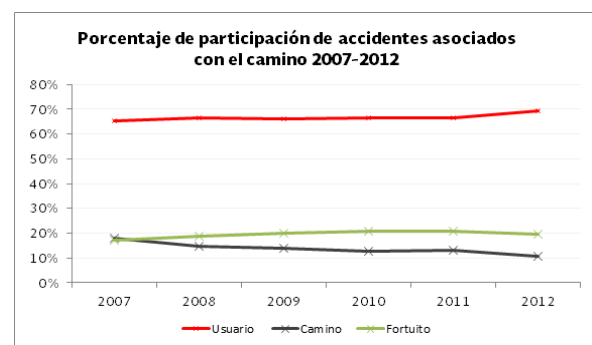
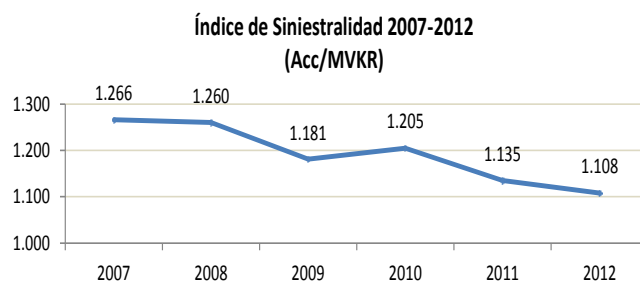


Consecuente con lo anterior, resulta necesario realizar un análisis de factibilidad para determinar su continuidad, su reestructuración y en su caso, generar un Plan de Negocios con una visión como Unidad Rentable que genere ingresos adicionales para el Organismo.

En materia de Derecho de Vía, existe un desarrollo incipiente en su uso y aprovechamiento racional, lo cual aumentaría la calidad de las carreteras a cargo de CAPUFE y generaría una fuente adicional de recursos con el consecuente efecto promotor de desarrollo económico en las diferentes regiones del país.

SEGURIDAD CARRETERA

En los últimos años, se han instrumentado diversas acciones encaminadas a la disminución y severidad de accidentes en la Red Operada por el Organismo tales como: suministro y colocación de defensa metálica de tres crestas, terminales de amortiguamiento de impacto, construcción de bandas vibratorias de alerta, colocación de barreras de cable de acero, vallas antideslumbrantes, indicadores de alineamiento, botones, y señalamiento horizontal y vertical, entre otras, cuyos resultados a la fecha han sido satisfactorios. Esto se ve reflejado en la disminución en el Índice de Siniestralidad (accidentes por cada millón de vehículos kilómetro recorrido "MVKR") y en la proporción que representa el factor camino del total de accidentes, tal y como se observa en los siguientes cuadros:

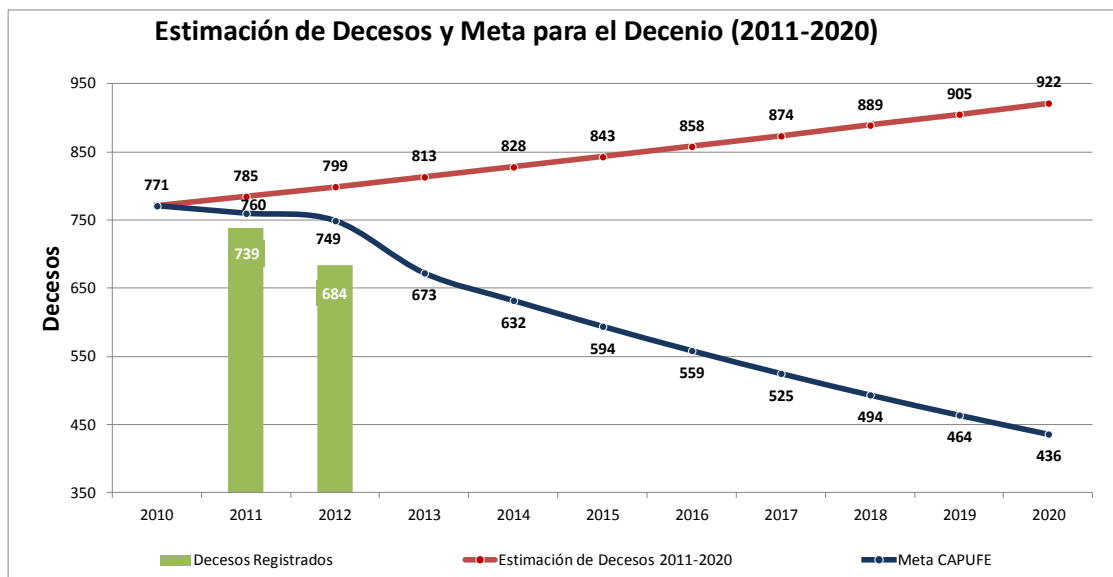


En línea con lo establecido en el PND 2013-2018 asociado con garantizar una mayor seguridad en las vías de comunicación, se deberán reforzar las acciones de seguridad e integrarlas en un Programa específico basado en los cinco pilares de acción definidos por la ONU que se asocian con:

- i. Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial.
- ii. Infraestructura vial y de transporte más segura.
- iii. Vehículos más seguros.
- iv. Mejora del comportamiento de los usuarios de las vialidades.
- v. Fortalecimiento de la atención del trauma y la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria

Todo ello, en el marco de las políticas del Gobierno Federal.

Cabe destacar que CAPUFE ha elaborado su propia proyección para el cumplimiento de la meta de reducción de la mortalidad a diez años establecida en la Estrategia Nacional de Seguridad Vial, comprometida por el Gobierno Federal ante la Organización de las Naciones Unidas, la cual al cierre de 2012 registró una reducción del 7.4% en los decesos, respecto al 2011 y del 8.7% respecto a la meta anual, tal y como se aprecia en el siguiente cuadro:



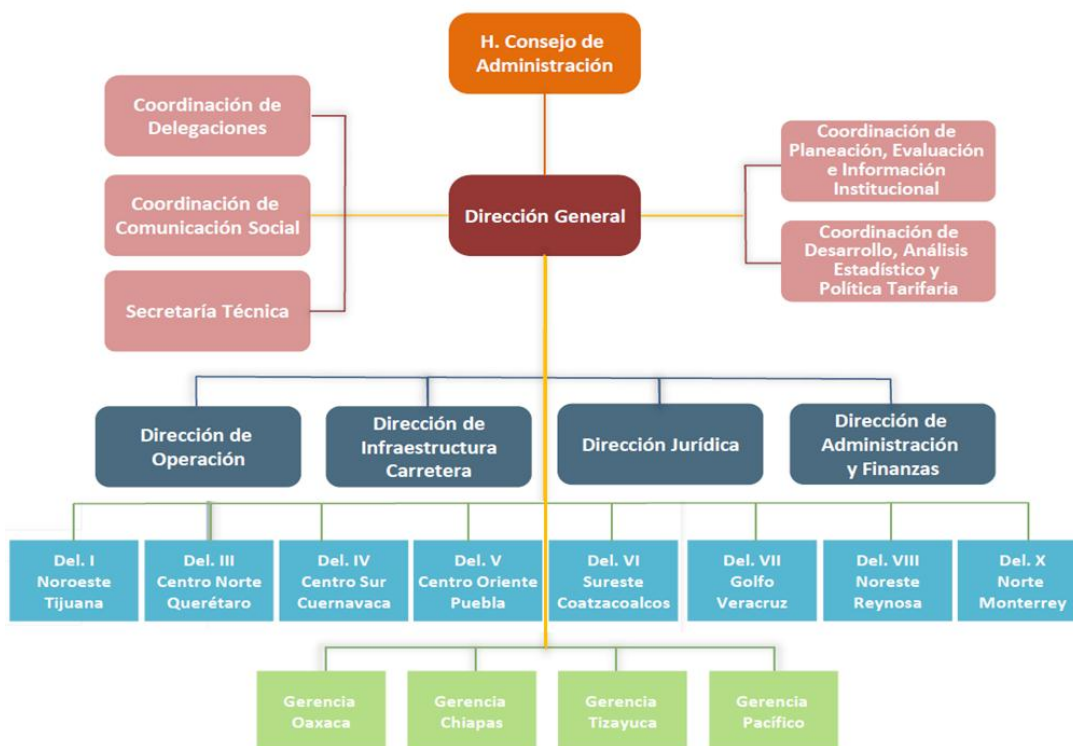
La Meta tiene como objetivo la reducción en un 50% de las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito en el año 2020. CAPUFE estima reducir anualmente 6% los decesos para cumplir con la meta.

ADMINISTRACIÓN

Organización y Funcionamiento

CAPUFE, dispone de una plantilla de personal de cerca de 8,000 trabajadores, de los cuales alrededor de 5,000 están contratados directamente por el Organismo y 3,000 a través de Outsourcing.

La estructura orgánica se integra por cuatro Direcciones de Área, cuatro Coordinaciones, una Secretaría Técnica, ocho Delegaciones Regionales y cuatro Gerencias de Tramo.



La estructura organizacional se encuentra en proceso de registro ante las instancias globalizadoras (SFP y SHCP), para alinearse al Estatuto Orgánico publicado el 22 de julio de 2011 en el Diario Oficial de la Federación, y a su vez actualizar el Manual General de Organización y, los Manuales de Procedimientos.

Una vez que se cuente con el registro correspondiente, esta estructura deberá ser alineada estratégicamente con base a los nuevos requerimientos del Sector Carretero en apego a las metas establecidas en el PND 2013-2018, así como los lineamientos del PGCyM 2013-2018.

Infraestructura Informática y de Telecomunicaciones

El Organismo actualmente cuenta con una importante infraestructura informática y de telecomunicaciones robusta, la cual requiere optimizar su utilización y fortalecerla mediante componentes y configuraciones que permitan explotar su máximo desempeño, mejorar la seguridad, reducir costos de mantenimiento y evitar su obsolescencia.

Los Sistemas que actualmente se encuentran operando, sin embargo deben actualizarse e integrarse en bases de datos integrales que eviten su manipulación, reprocesos y contribuyan a incrementar el valor de negocio.

Pasivos Contingentes del Organismo

En diciembre de 2012 esta administración recibió un pasivo contingente del orden de 2,500 mdp derivado de 845 juicios, en virtud de que se han identificado controles internos débiles y procedimientos administrativos, en particular los asociados con la terminación anticipada y, rescisión en materia de obra pública y adquisiciones.

Así mismo, se encontró deficiencias en la defensa del Organismo ante las diversas instancias judiciales, escasa coordinación entre los actores involucrados en oficinas centrales y las Unidades Regionales en materia de prevención, seguimiento y atención de las causas y juicios en las diversas materias.



II. ALINEACIÓN A LAS METAS NACIONALES

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8

II. ALINEACIÓN A LAS METAS NACIONALES

2.1 VISIÓN DE LA SCT

Contar con una infraestructura y una plataforma logística global de comunicaciones y transportes modernos que permitan distribuir los bienes nacionales con oportunidad y al menor costo posible, fomentando mayor productividad, competitividad, desarrollo económico, generación de empleos y mejor calidad de vida de la población mexicana.

2.2 MISIÓN DE LA SCT

Contribuir a que México alcance su máximo potencial, a través del desarrollo estratégico de infraestructura de transportes en sus diversas modalidades, alineado a una visión integral, así como la promoción de mejores servicios de comunicaciones que fortalezcan la conectividad del país, faciliten el desplazamiento oportuno de personas y bienes a nivel nacional e internacional, detonen actividades económicas de alto valor agregado, incrementen la productividad y competitividad del país, además de que propicien un desarrollo regional equilibrado, mejorando así la calidad de vida de toda la población mexicana.

2.3 VISIÓN DE CAPUFE

Transformar a CAPUFE en un concesionario y operador competitivo, que otorgue servicios de excelencia a los usuarios y clientes, con base en estándares de desempeño, fortaleciendo las acciones de transparencia y rendición de cuentas, en apego a las directrices del Ejecutivo Federal.

2.4 MISIÓN DE CAPUFE

Prestar servicios carreteros integrales de calidad asociados con la operación, conservación, administración, modernización y explotación de los caminos y puentes de cuota como concesionario y prestador de servicios por contrato, que faciliten el desplazamiento de bienes y personas con seguridad, comodidad, rapidez y economía, de manera eficiente, competitiva y sustentable con un marco de transparencia y rendición de cuentas, para contribuir a la expansión e integración de la red nacional de caminos y puentes de cuota, conformando un equipo humano que encuentre su motivación en la superación y el espíritu de servicio.

2.5 ALINEACIÓN DE LOS OBJETIVOS INSTITUCIONALES AL PND Y AL PSCYT.

Los objetivos del Programa Institucional de Desarrollo CAPUFE 2013-2018 se alinean con las metas nacionales descritas en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y a los objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, como se presenta en el siguiente cuadro:

Alineación al PND y PSCyT 2013-2018 del Objetivo 1				
Meta Nacional	Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia(s) del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial	Objetivos del PID
IV. México Próspero	4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.	Mejorar la prestación de los servicios a los usuarios de la red operada por CAPUFE.

Alineación al PND y PSCyT2013-2018 del Objetivo 2

Meta Nacional	Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia(s) del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial	Objetivos del PID
IV. México Próspero	4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	<p>1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.</p> <p>2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.</p>	Fortalecer los esquemas de seguridad vial a los usuarios que utilizan la red operada por CAPUFE de acuerdo a estándares internacionales.

Alineación al PND y PSCyT2013-2018 del Objetivo 3

Meta Nacional	Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia(s) del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial	Objetivos del PID
IV. México Próspero	4.8 Desarrollar los sectores estratégicos del país	4.8.3 Orientar y hacer más eficiente el gasto público para fortalecer el mercado interno.	5. Consolidar un modelo de administración de los recursos públicos como práctica reproducible para la Administración Pública Federal.	Incrementar la productividad y autosuficiencia financiera para el fortalecimiento del desempeño del Organismo.

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8



III. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8

III. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

A continuación se describen los motivos fundamentales de los objetivos insertos en este *Programa Institucional de Desarrollo 2013-2018*, definiéndose para cada uno de ellos, estrategias y a su vez líneas de acción que se plantean realizar para su cumplimiento, debidamente vinculadas con las Metas Nacionales y Estrategias Transversales del PND a través de las directrices establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su Programa Sectorial 2013-2018.

3.1 OBJETIVOS

Objetivo 1

Mejorar la prestación de los servicios a los usuarios de la red operada por CAPUFE.

Descripción del objetivo:

Considerando que una de las prioridades fundamentales del Organismo es la adecuada atención de las necesidades de los usuarios carreteros, CAPUFE se ha planteado la mejora integral en la prestación de los servicios que proporciona, desde la plaza de cobro, con proyectos y/o programas orientados a reducir los tiempos de cruce, evitar congestionamientos en días festivos o vacacionales y en horas pico, a través de la introducción de tecnología de vanguardia que garantice el cruce continuo (telepeaje), así como de otros medios electrónicos de pago, que además de contribuir en esta disminución en el tiempo de cruce, garanticen un mayor control e inhiban conductas ilícitas.

Así mismo se contempla garantizar la adecuada operación de las plazas de cobro, ampliarlas, renovarlas y en su caso, reubicarlas en función de criterios asociados con el aforo y seguridad, considerando además su análisis funcional y de arquitectura, que deberá estar acorde con los requerimientos de los proyectos de modernización tecnológica, antes citados.

De igual forma se plantea mejorar la prestación de los servicios carreteros que se brindan al usuario para lo cual, se propone fortalecer los mecanismos de comunicación e interacción, tales como el número de atención e información "074", "Twitter", "páginas web", entre otros, a partir de un proceso de reingeniería y la mejora integral en la oportunidad y calidad de los servicios ofrecidos: sanitarios, arrastre, médico, atención prehospitolaria e información en

tiempo real sobre las condiciones en las autopistas, que permita a los usuarios tomar decisiones oportunas para transitar de manera más segura, a través de la introducción de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), la instalación de fibra óptica a lo largo de las principales carreteras a cargo del Organismo, el fortalecimiento del Centro Nacional de Control y la instalación de Centros de Control Regional, todo ello en función de las disponibilidades presupuestales.

Objetivo 2

Fortalecer los esquemas de seguridad vial a los usuarios que utilizan la red operada por CAPUFE de acuerdo a estándares internacionales.

Descripción del objetivo:

La seguridad vial a los usuarios, es otra de las prioridades de CAPUFE, considerando que el factor asociado con el estado físico de la infraestructura, es fundamental, para lo cual resulta necesario garantizar que la infraestructura cuyo mantenimiento está a cargo del Organismo, cumpla con la norma establecida por la SCT, considerando en lo posible la generación de economías de escala, la efectiva conclusión de obras, la introducción de procedimientos constructivos de alta tecnología, la utilización de materiales acordes con los objetivos de mejora y respeto al medio ambiente, la mayor duración de las carpetas y la consecuente reducción de costos de mantenimiento y rehabilitación.

Para ello, a partir de un diagnóstico de cada uno de los caminos y puentes, se plantea establecer un Programa Maestro de Obra Pública, que en función de las disponibilidades presupuestales, priorice la asignación de recursos privilegiando la seguridad y el aforo. Así mismo se propone establecer procedimientos que hagan más eficaz y eficiente el proceso de programación, ejecución y supervisión de las obras, de manera tal que se garantice el cumplimiento efectivo de los programas anuales.

Otro aspecto que se considera en razón de la situación geográfica de nuestro país y ante el cambio climático registrado en el planeta, es el riesgo asociado con la atención de las emergencias técnicas derivadas de estos fenómenos meteorológicos que ponen en riesgo la seguridad de nuestros usuarios, para lo cual se plantea establecer acciones preventivas, así como eficientar los procedimientos para la atención ante la presencia de estos eventos.

Por otra parte, reconociendo que el principal factor o causa de los accidentes en la red carretera, es el asociado con el conductor, principalmente por la falta de cultura en la materia, que deriva principalmente en exceso de velocidad, imprudencia e impericia en el manejo, CAPUFE, en línea con el compromiso establecido en el PND 2013-2018 asociado con garantizar una mayor seguridad en las vías de comunicación, contribuirá en el ámbito de su competencia con las acciones que se determinen en el marco de la políticas públicas que se emitan, integradas en un Programa específico que contemple las mejores prácticas en la

materia, a partir de una base de datos confiable y la generación de proyectos específicos en cada uno de los cinco pilares de acción definidos por la ONU que se asocian con:

- i. Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial.
- ii. Infraestructura vial y de transporte más segura.
- iii. Vehículos más seguros.
- iv. Mejora del comportamiento de los usuarios de las vialidades.
- v. Fortalecimiento de la atención del trauma y la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria.

Objetivo 3

Incrementar la productividad y autosuficiencia financiera para el fortalecimiento del desempeño del Organismo.

Descripción del objetivo:

Consecuente con el Objetivo General plasmado en el PND asociado con “Llevar a México a su máximo potencial”, así como en el Programa Transversal “para Democratizar la Productividad”, CAPUFE se ha planteado incrementar su desempeño y autosuficiencia financiera para contribuir activamente en línea con las políticas establecidas por el Gobierno Federal a través de su Coordinadora Sectorial (SCT), y mediante la instrumentación de acciones en dos vertientes; la primera enfocada a la generación de ingresos adicionales y la segunda en reducción de gastos y eficiencia administrativa.

En la primera vertiente, se consideran entre otras acciones, la promoción ante las instancias competentes de esquemas tarifarios promotores del aforo vehicular; incrementar la participación del Organismo como operador de la infraestructura carretera concesionada a nivel federal, estatal y/o privada; y el desarrollo del potencial asociado con el uso y aprovechamiento del derecho de vía, lo que implica la coordinación interinstitucional para actualizar y en su caso, reformar el marco normativo aplicable en la materia, con el propósito de establecer condiciones de seguridad y certeza jurídica que promuevan el desarrollo de negocios e inversiones que modernicen y desarrollan la red carretera.

En la segunda vertiente se plantea a partir de un análisis de cada uno de los procesos de la institución, eficientar los asociados con las funciones sustantivas del Organismo y eliminar aquellos que no agreguen valor a la institución, sin menoscabo de la calidad en la prestación de los servicios a los usuarios carreteros. Lo anterior requerirá de un esfuerzo de reingeniería de los principales procesos, sustentados en plataformas de tecnologías de información y

comunicación que promuevan la eficiencia en cada una de las Unidades Regionales y en Oficinas Centrales, lo que conllevará un proceso de reorganización y/o reestructuración institucional y en su caso la adecuación de su marco normativo. Especial atención se otorgará a la parte preventiva y de seguimiento de los juicios en contra del Organismo, con el propósito de reducir su número y monto de sus contingencias.

Por otro lado, se llevará a cabo la profesionalización de los servidores públicos con el propósito de lograr su desarrollo personal, así como motivar su convicción de servicio y deseo de superación, mediante la capacitación del personal y la evaluación en el desempeño de sus funciones.

De igual manera, se plantea establecer y permear en la institución dentro de su Código de Conducta, como uno de sus valores la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres; establecer acciones y/o mecanismos que eliminen la violencia y discriminación, buscando un cambio cultural donde prevalezca el respeto a los derechos humanos y de igualdad, en un clima laboral que promueva la eficiencia y productividad institucional.

3.2 ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

Objetivo 1: Mejorar la prestación de los servicios a los usuarios de la red operada por CAPUFE.

Estrategia 1.1 Mejorar la operación de las plazas de cobro y modernizar los principales corredores carreteros de la Red Operada.	
Líneas de acción	
1.1.1	Modernizar tecnológicamente los principales corredores carreteros a través de Sistemas Inteligentes de Transporte (“ITS” por sus siglas en Inglés) y la instalación de Fibra Óptica.
1.1.2	Eficientar y ampliar el Sistema de Telepeaje y Medios Electrónicos de Pago (STMEP).
1.1.3	Instrumentar un Programa de Rediseño de la Arquitectura en las plazas de cobro, acorde con los requerimientos de los proyectos de modernización tecnológica y la migración hacia los medios electrónicos como principal fuente de pago.
1.1.4	Analizar la reubicación y ampliación de las Plazas de Cobro en su caso, en función de la seguridad y el aforo.
1.1.5	Instrumentar un Programa Integral de Supervisión en plazas de cobro y Centros de Liquidación Regional.
Líneas de acción transversales	
3.5.5 Promover el uso de Sistemas Inteligentes de Transporte para mejorar la seguridad y agilizar el movimiento de carga y pasajeros. (PDP)	Descripción: Esta línea de acción transversal será atendida a través de la estrategia 1.1.
3.5.6 Adoptar nuevas modalidades de operación y conservación de autopistas, de acuerdo a estándares internacionales, para reducir costos operativos del transporte. (PDP)	Descripción: Fomentar el uso del Telepeaje como modalidad de pago para el cobro de peaje, incrementando el número de carriles disponibles en plazas de cobro, para los usuarios.

Estrategia 1.2 Mejorar los mecanismos de comunicación y atención a los usuarios, así como la prestación de los servicios carreteros.	
Líneas de acción	
1.2.1	Mejorar los mecanismos de comunicación y atención a los usuarios a través de la reingeniería de los procesos y en su caso su certificación.
1.2.2	Capacitar al personal de la Central de Atención a Usuarios.
1.2.3	Mejorar y en su caso ampliar la prestación de los servicios carreteros a los usuarios.
1.2.4	Establecer mecanismos de comunicación social y evaluación para proporcionar información útil al público en general, así como fortalecer los servicios que se ofrecen a los usuarios.

Estrategia 1.3 Ampliar y fortalecer la operación del Centro Nacional de Control (CNC).	
Líneas de acción	
1.3.1	Integrar las funcionalidades asociadas a los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) para un mejor servicio al usuario.
1.3.2	Modernizar el CNC y fortalecer su operación.

Objetivo 2: Fortalecer los esquemas de seguridad vial a los usuarios que utilizan la red operada por CAPUFE de acuerdo a estándares internacionales.

Estrategia 2.1 Instrumentar un Programa de Seguridad Vial basado en los cinco Pilares de acción definidos por la ONU y en el marco de las políticas del Gobierno Federal.	
Líneas de acción	
2.1.1	Integrar y analizar la información estadística para fortalecer la toma de decisiones.
2.1.2	Gestionar que el análisis de la información estadística se traduzca en acciones concretas en materia de seguridad vial.
2.1.3	Promover capacitación tanto a nivel mandos medios y superiores como personal operativo en materia de seguridad vial.
2.1.4	Realizar Auditorías de Seguridad Vial (ASV) en los tramos de la red operada priorizados según necesidades.
2.1.5	Dar atención a puntos negros y otros sitios de las autopistas en los que se requieren mejorar las condiciones de seguridad para los usuarios.
2.1.6	Coordinación estrecha con autoridades del Gobierno Federal en operativos de pesos y dimensiones, revisión de condiciones físico-mecánicas de vehículos pesados, evaluación del estado físico de conductores y mediciones de velocidad, entre otros aspectos relacionados a la seguridad.
2.1.7	Diseñar y difundir campañas en materia de seguridad vial, en coordinación con el Gobierno Federal.
2.1.8	Implementación de mecanismos de supervisión y seguimiento para fortalecer la atención prehospitalaria e intrahospitalaria.

Estrategia 2.2 Elevar los estándares de calidad y servicio de la infraestructura en beneficio de los usuarios.	
Líneas de acción	
2.2.1	Desarrollar e implementar un Plan Maestro de Obra Pública 2014-2018 para modernizar la infraestructura a cargo del Organismo.
2.2.2	Mejorar los mecanismos de control y evaluación de la ejecución de la obra pública.
2.2.3.	Investigar, desarrollar e implementar nuevos esquemas de contratación para la modernización, conservación y mantenimiento de los principales corredores carreteros.
2.2.4	Certificar los principales procesos de obra pública.
2.2.5	Promover el uso eficiente y sustentable del cuidado del medio ambiente.

Estrategia 2.3 Eficientar las acciones para la Atención de Emergencias Técnicas e Incidencias.	
Líneas de acción	
2.3.1	Reingeniería del procedimiento para la atención de emergencias técnicas y, de incidencias.
2.3.2	Mejorar los canales de comunicación y coordinación con otras instancias inmersas en la atención de incidencias y emergencias técnicas.
2.3.3	Diseñar e implementar protocolos de emergencias técnicas

Objetivo 3: Incrementar la productividad y autosuficiencia financiera para el fortalecimiento del desempeño del Organismo.

Estrategia 3.1 Desarrollar nuevos esquemas tarifarios que fortalezca la autosuficiencia financiera de la Institución.	
Líneas de acción	
3.1.1	Desarrollar esquemas tarifarios por la prestación de servicios carreteros integrales de operación y mantenimiento.
3.1.2	Formular y gestionar ante las instancias correspondientes, esquemas tarifarios de peaje y complementarios.
Líneas de acción transversales	
3.1.2 Fortalecer los ingresos del sector público.(PDP)	Descripción: Plantear ajustes en la estructura y nivel de las tarifas de peaje y de prestación de servicios ante las instancias correspondientes.

Estrategia 3.2 Optimizar los procesos y eficientar el uso de los recursos, para fortalecer la situación financiera de CAPUFE	
Líneas de acción	
3.2.1	Eficientar y modernizar los equipos y sistemas de control de aforo-ingreso, así como de la facturación en cumplimiento a la Ley de Contabilidad Gubernamental y al Código Fiscal de la Federación.
3.2.2	Implementar un programa de reducción y racionalización del gasto y el uso eficiente y transparente de los recursos públicos en estricto apego a los lineamientos establecidos por la SHCP.
3.2.3	Desincorporación de activos improductivos.
3.2.4	Eficientar y automatizar los sistemas y/o procesos operativos y administrativos.
3.2.5	Llevar a cabo la reorganización institucional para eficientar el uso de los recursos.
3.2.6	Establecer un Sistema de Evaluación vía indicadores de desempeño orientado a resultados.
3.2.7	Reforzar el proceso de contrataciones públicas a través de contratos marco, compras consolidadas y ofertas subsecuentes de descuento.
Líneas de acción transversales	
1.3.4 Impulsar la paridad en la asignación de puestos directivos en la Administración Pública Federal u organismos autónomos. (PROIGUALDAD)	Descripción: Fomentar un Sistema de selección de personal que integre puestos de evaluación curricular y experiencia laboral excluyendo el requisito del sexo en todo nivel y cargo.

Estrategia 3.3 Desarrollar e instrumentar un Programa de Aprovechamiento del Derecho de Vía.	
Líneas de acción	
3.3.1	Hacer efectivo el derecho de explotación en materia de derecho de Vía.
3.3.2	Contribuir con el FNI en la elaboración e implementación del Plan Maestro de Desarrollo en el rubro de Derecho de Vía

Estrategia 3.4 Incrementar la participación de CAPUFE como prestador de servicios carreteros a terceros.	
Línea de acción	
3.4.1	Promover a CAPUFE como prestador de servicios de operación, mantenimiento y administración de caminos y puentes de cuota concesionados a terceros actuales y futuros.

Estrategia 3.5 Establecer mecanismos que incrementen la productividad y el desarrollo del personal, favoreciendo la transparencia, perspectiva de género y participación ciudadana	
Líneas de acción	
3.5.1	Implementar un sistema de profesionalización del capital humano.
3.5.2	Establecer una metodología de evaluación del desempeño que promueva la eficiencia en el capital humano.
3.5.3	Incentivar el uso de documentos electrónicos en el Organismo, así como herramientas digitales para la gestión documental.
3.5.4	Establecer acciones que conlleven la disminución de la implantación de Observaciones por parte de los Entes Fiscalizadores, a fin de garantizar en su caso, su oportuna solventación.
Líneas de acción transversales	
1.2.5 Desarrollar protocolos y códigos de conducta para que los prestadores de servicios atiendan a las mujeres sin discriminación o misoginia. (PROIGUALDAD)	Descripción: Diseñar estrategias para la difusión y promover el Código de Conducta entre los Servidores Públicos de CAPUFE
1.5.3 Eliminar el lenguaje sexista y excluyente en la comunicación gubernamental escrita y cotidiana. (PROIGUALDAD)	Descripción: Impartir cursos sobre género y lenguaje no sexista y difundir material asociado al tema
1.5.4 Promover que en las imágenes y en los eventos públicos haya una participación sustantiva de mujeres. (PROIGUALDAD)	Descripción: Contar con una estrategia para promover la no discriminación en imágenes y símbolos que impactan el clima laboral en el Organismo.
1.5.5 Difundir en la APF códigos de conducta en contra de la discriminación hacia las mujeres y en favor del lenguaje incluyente. (PROIGUALDAD)	Descripción: Actualizar y mejorar el Código de Conducta de CAPUFE; así mismo diseñar estrategias para la difusión
3.5.5 Fomentar la expedición de licencias de paternidad para el cuidado de las niñas y niños. (PROIGUALDAD)	Descripción: Contar con un Manual para dar a conocer las prestaciones que se le otorgan en condiciones de igualdad a mujeres y hombres
3.5.6 Difundir en los centros de trabajo los derechos de los varones a licencias de paternidad y sus responsabilidades domésticas y de cuidados. (PROIGUALDAD)	Descripción: Diseñar estrategias para la difusión y promoción de las prestaciones que se le otorgan a los Servidores Públicos de CAPUFE
3.5.7 Promover esquemas y horarios de trabajo que faciliten la conciliación de las responsabilidades laborales con vida personal y familia. (PROIGUALDAD)	Descripción: Desarrollar y gestionar acciones y/o mecanismos que coadyuven a la conciliación corresponsable en la flexibilización de horarios.
6.3.1 Promover acciones afirmativas en los programas sectoriales, regionales, institucionales y especiales, acordes con el Programa Nacional para la Igualdad de Oportunidades y no Discriminación. (PROIGUALDAD)	Descripción: Instrumentar el programa de Cultura Institucional el cual contempla acciones afirmativas acordes con el programa de PROIGUALDAD.
6.7.1 Garantizar la aplicación integral de Programa de Cultura Institucional. (PROIGUALDAD)	Descripción: Diseñar estrategias de difusión del Programa Cultura Institucional que favorezcan su instrumentación.
6.7.3 Promover el uso de lenguaje incluyente en los informes y documentos oficiales. (PROIGUALDAD)	Descripción: Incluir dentro del programa de capacitación cursos sobre género y lenguaje no sexista en la redacción de informes.

Estrategia 3.6 Generar alternativas para minimizar las contingencias que afectan a la situación financiera integral de CAPUFE.	
Líneas de acción	
3.6.1	Eficaz y eficiente atención a los juicios en contra del Organismo.
3.6.2	Guarda permanente de la legalidad del Organismo y del quehacer institucional conforme a la normatividad aplicable.

Las líneas de acción transversales correspondientes al Programa para un Gobierno Cercano y Moderno, se establecen mediante Bases de Colaboración suscritas entre la Institución y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8



IV. INDICADORES

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8

IV. Indicadores

A continuación se presentan 7 indicadores que servirán para monitorear el impacto de las acciones instrumentadas por esta Entidad en contribución a las políticas nacionales, así como de las directrices de nuestra coordinadora sectorial.

Estos indicadores presentan metas que permitirán establecer los logros a alcanzar y enfocar las acciones a resultados.

Objetivo 1

Mejorar la prestación de los servicios a los usuarios de la red operada por CAPUFE.

Elemento	Características				
Indicador:	Índice de desempeño en la prestación de servicios de atención a los usuarios de las autopistas operadas por CAPUFE.				
Objetivo sectorial:	Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.				
Objetivo Institucional:	Mejorar los mecanismos de comunicación y atención a los usuarios, así como la prestación de los servicios carreteros.				
Descripción general:	Asegurar la eficacia y eficiencia en la prestación de los servicios a nuestros clientes y usuarios.				
Observaciones:	Servicios médicos y de grúas atendidos en tiempo /Servicios médicos y de grúa atendidos *100				
Periodicidad:	Trimestral.				
Fuente:	Base de datos del portal de llamadas, portal de grúas y SATRAC. Se considerarán todos los servicios de grúas y médicos recibidos a través del 074, y se medirá la oportunidad del servicio otorgado.				
Referencias adicionales:	Dirección de Operación.				
Línea base 2013	Metas				
98.05	2014	2015	2016	2017	2018
	98.20	98.34	98.49	98.64	98.79

Elemento	Características				
Indicador:	Modernización de los principales corredores carreteros de la Red Operada.				
Objetivo sectorial:	Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.				
Objetivo Institucional:	Mejorar la prestación de los servicios a los usuarios de la red operada por CAPUFE.				
Descripción general:	<p>Medir el grado de avance de la incorporación tecnológica a los principales ejes carreteros, que proporcionaría información útil y oportuno a nuestros usuarios, así como un mejor servicio, y seguridad al transitar por las carreteras de cuota que opera CAPUFE</p> <p>Se consideran dos fases: Fase I México-Acapulco, tramo Chamapa-Lechería Fase II México-Irapuato y México-Veracruz.</p> <p>Se realizará la gestión de los recursos económicos que posibiliten la modernización de otros tramos carreteros.</p>				
Observaciones:	Actividades ejecutadas / actividades programadas *100.				
Periodicidad:	Trimestral.				
Fuente:	Informes semanales enviados por la empresa supervisora.				
Referencias adicionales:	Dirección de Operación.				
Línea base 2013	Metas				
	2014	2015	2016	2017	2018
25%	60%	85%	100%		

Objetivo 2

Fortalecer los esquemas de seguridad vial a los usuarios que utilizan la red operada por CAPUFE de acuerdo a estándares internacionales.

Ficha de indicador						
Elemento	Características					
Indicador:	Avance en la Atención a Puntos Negros.					
Objetivo sectorial:	1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.					
Objetivo Institucional:	2. Fortalecer los esquemas de seguridad vial a los usuarios que utilizan la red operada por CAPUFE de acuerdo a estándares internacionales.					
Descripción general:	<p>Los puntos negros son zonas en las que se observan más de cinco accidentes en un año, por lo que su atención con acciones de señalamiento, instalación de dispositivos de seguridad, trabajos de conservación a la infraestructura o la modernización de la misma, puede disminuir la incidencia de accidentes lo que brinda mayor seguridad vial a los usuarios de la red operada por CAPUFE.</p> <p>La unidad de medida es el porcentaje de puntos negros atendidos respecto a la meta anual.</p>					
Observaciones:	Número de puntos negros atendidos en el año / Número de puntos negros establecidos en la meta anual * 100.					
Periodicidad:	Trimestral.					
Fuente:	Informes de atención a puntos negros.					
Referencias adicionales:	Dirección de Infraestructura / Subdirección de Estudios, Proyectos y Desarrollo Tecnológico.					
Línea base 2013		Metas				
		2014	2015	2016	2017	2018
94%, correspondiente a 255 puntos negros atendidos en 2013 de una meta anual de 271 puntos.		100%	100%	100%	100%	100%

Ficha de indicador						
Elemento	Características					
Indicador:	Índice de Siniestralidad					
Objetivo sectorial:	1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.					
Objetivo Institucional:	2. Fortalecer los esquemas de seguridad vial a los usuarios que utilizan la red operada por CAPUFE de acuerdo a estándares internacionales.					
Descripción general:	<p>La evaluación del número de accidentes en relación con el aforo vehicular, permite conocer el comportamiento de los niveles de la siniestralidad en las autopistas operadas por CAPUFE.</p> <p>Permitiendo generar observaciones estadísticas, con el fin de contribuir a la formulación de proyectos prioritarios de inversión en obra pública y a la orientación de acciones preventivas de ingeniería de tránsito para la disminución de los accidentes y su severidad.</p>					
Observaciones:	<p>Índice de Siniestralidad (IS) = Número de Accidentes Anuales / Millón de Vehículos kilómetro Recorrido (MVKR).</p> <p>MVKR = Aforo vehicular Anual * Longitud del tramo/un millón (1,000,000).</p>					
Periodicidad:	Anual.					
Fuente:	Informe Anual de Siniestralidad.					
Referencias adicionales:	Coordinación de Desarrollo, Análisis Estadístico y Política Tarifaria con información de la Dirección de Operación.					
Línea base 2013		Metas (Reducción del 10% para 2018, sobre la base 2013)				
		2014	2015	2016	2017	2018
1.028		1.007	0.986	0.965	0.945	0.925

Objetivo 3

Incrementar la productividad y autosuficiencia financiera para el fortalecimiento del desempeño del Organismo.

Ficha de indicador					
Elemento	Características				
Indicador:	Índice de Procesos Administrativos Automatizados.				
Objetivo sectorial:	Consolidar un modelo de administración de los recursos públicos como práctica reproducible para la Administración Pública Federal.				
Objetivo Institucional:	Incrementar la productividad y autosuficiencia financiera, para el fortalecimiento del desempeño del Organismo.				
Descripción general:	Conocer la proporción de procesos administrativos automatizados con respecto al total de procesos administrativos.				
Observaciones:	(Procesos administrativos optimizados digitalizados / Total de procesos administrativos)*100.				
Periodicidad:	Anual.				
Fuente:	Dirección de Administración y Finanzas / Subdirección de Tecnologías de la Información.				
Referencias adicionales:	N/D				
Línea base 2013	Metas				
	2014	2015	2016	2017	2018
0	4%	12%	18%	27%	31%

Ficha de indicador					
Elemento	Características				
Indicador:	Índice de Profesionalización del Capital Humano.				
Objetivo sectorial:	Consolidar un modelo de administración de los recursos públicos como práctica reproducible para la Administración Pública Federal.				
Objetivo Institucional:	Incrementar la productividad y autosuficiencia financiera, para el fortalecimiento del desempeño del Organismo.				
Descripción general:	Porcentaje de servidores públicos profesionalizados con respecto al total de servidores públicos de la institución.				
Observaciones:	(Número de servidores públicos profesionalizados / Total de servidores públicos en la institución)* 100.				
Periodicidad:	Anual.				
Fuente:	Dirección de Administración y Finanzas / Subdirección de Capital Humano y Desarrollo Organizacional.				
Referencias adicionales:	N / D				
Línea base 2013	Metas				
	2014	2015	2016	2017	2018
0	10%	20%	30%	40%	50%

Ficha de indicador					
Elemento	Características				
Indicador:	Margen Neto				
Objetivo sectorial:	Consolidar un modelo de administración de los recursos públicos como práctica reproducible para la Administración Pública Federal				
Objetivo Institucional:	Incrementar la productividad y autosuficiencia financiera, para el fortalecimiento del desempeño del Organismo				
Descripción general:	Medir el margen de rentabilidad de las ventas de bienes y servicios ofrecidos por el Organismo, considerando el pago de las obligaciones fiscales.				
Observaciones:	<p>Margen Neto= Utilidad neta / Ingresos totales</p> <p>Utilidad Neta= Ingresos totales – egresos totales Ingresos totales= Ingresos por venta de bienes y servicios + otros ingresos y beneficios Egresos totales= Gastos de funcionamiento + transferencias a fideicomisos + participaciones a municipios + otros gastos y pérdidas extraordinarias + resultado integral de financiamiento</p>				
Periodicidad:	Semestral				
Fuente:	Subdirección Finanzas				
Referencias adicionales:	N / D				
Línea base 2013	Metas				
	2014	2015	2016	2017	2018
0	0 – 5%	0 – 5%	0 – 5%	0 – 5%	0 – 5%

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8



V. TRANSPARENCIA

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8

V. Transparencia

Según el Fondo Monetario Internacional, la transparencia se refiere a un “entorno en el que los objetivos nacionales, el marco institucional, legal y económico, las decisiones de política y su justificación, los datos e información relacionada con las políticas monetarias y financieras, y la forma en que las agencias rinden cuentas, se proporcionan al público de una manera comprensible, accesible y oportuna”.

Por otro lado, se señala en el PND, que las políticas y los programas de la presente administración deben estar enmarcados en un Gobierno Cercano y Moderno. En este sentido, la estrategia transversal “Gobierno Cercano y Moderno” tiene como propósito construir un diálogo entre las dependencias y entidades y los diferentes actores de la sociedad, y atender con oportunidad las demandas ciudadanas y resolver los principales problemas públicos, promoviendo un gobierno con políticas y programas enmarcados en una administración que rinda cuentas de manera clara y oportuna a la ciudadanía.

Por lo anterior, este Programa Institucional de Desarrollo 2013-2018 y sus avances serán públicos, de modo que cualquier ciudadano pueda conocer cuáles son los resultados en el logro de los objetivos institucionales y a su vez, su contribución al cumplimiento de los objetivos Sectoriales y las Metas Nacionales.

Este Programa estará disponible para su consulta, a partir de su aprobación por el Consejo de Administración de CAPUFE, en la sección de “Programas del Plan Nacional de Desarrollo” de la pestaña de Transparencia en la página www.capufe.gob.mx.

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8



GLOSARIO DE TÉRMINOS

PROGRAMA
INSTITUCIONAL
DE DESARROLLO

2 0 1 3 - 2 0 1 8

Glosario de Términos

Acceso a la información:	Derecho que tiene toda persona de buscar, recibir y difundir información en poder del gobierno.
Aforo:	Número de vehículos que cruzan por una Plaza de Cobro o en uno de sus carriles, en un tiempo determinado.
CNC:	Centro Nacional de Control. Edificio en donde se supervisa y monitorea las principales plazas de cobro que opera el Organismo.
Código de Conducta:	Documento que establece, de manera práctica la forma en que se traducen en la vida diaria y en las relaciones humanas los valores éticos y la misión de una organización, es un documento que sirve para determinar mediante un lenguaje claro y preciso, cuál es el comportamiento que se espera de los integrantes de un grupo.
Derecho de Vía:	Derecho de Vía: Franja de terreno cuya anchura y dimensiones fija la SCT, que es necesaria para la construcción, conservación, reconstrucción, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía, la cual no podrá ser inferior a 20 metros de cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos.
Esquema Tarifario:	Es un instrumento que representa la política de cobro de cuotas de peaje en la red carretera administrada y operada por CAPUFE.
IAVE:	Identificación Automática Vehicular.
SENTRI:	Por sus siglas en inglés(Secure Electronic Network For Traveler's Rapid Inspection). Tecnología instalada en territorio de los Estados Unidos de Norteamérica para agilizar los flujos de vehículos particulares y de personas en la frontera México-EUA.
Pasímetro:	Dispositivo contador de tránsito peatonal.
Plaza de Cobro:	Edificación en el camino o puente, que se integra por sala de operación, zona administrativa y cabina cuya función principal es el control de tránsito y cobro del peaje de acuerdo a las tarifas establecidas. Elemento organizacional donde se realiza el pago, control y clasificación vehicular. Una plaza de cobro puede tener varios carriles, una o varias series tarifarias, controlar uno o varios tramos y permitir tránsito vehicular y/o peatonal.
Programa de Trabajo:	Documento de periodicidad anual elaborado por las diversas

Institucional:	áreas del Organismo. Especifican la forma en que se asignan los recursos anuales y determinan las metas y los responsables de su consecución.
Puntos Negros:	Ubicación caracterizada por la ocurrencia de cinco o más accidentes en un año en una longitud de 500 metros, con reincidencia de dos o más años consecutivos.
Rendición de Cuentas:	Consiste en informar y explicar a los ciudadanos las acciones realizadas por el gobierno de manera transparente y clara para dar a conocer sus estructuras y funcionamiento, y por consecuencia, ser sujeto de la opinión pública. Es una tarea obligada y permanente, con actores claramente identificados que llevan a cabo la vigilancia, el control y la sanción sobre los contenidos sustantivos del ejercicio gubernamental, en todas sus facetas, en un entorno legal y democrático explícito y abierto, que identifica con claridad las obligaciones que cada servidor público debe cumplir.
Usuario:	Toda persona que viaje en un vehículo automotor que transita por las autopistas y puentes operadas por CAPUFE
VOS (Vinculación Operativa Sistematizada):	Herramienta tecnología que permite captar, administrar, atender y dar seguimiento a las peticiones ciudadanas realizadas a través de distintos medios de comunicación, redes sociales y entes fiscalizadores.