Anteproyecto de

Modificación Parcial a la Actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla

septiembre de 2026

Contenido

I. Introducción 3
II. Marco jurídico 5
II.1. Federal 5
II.2. Estatal 9
II.3. Municipal 12
III. Alineación a instrumentos superiores de planeación 13
III.1. Objetivos de desarrollo sostenible (ODS) 13
III.2. Nueva agenda urbana 14
III.3. Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 14
III.4. Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT) 2020-2040 16
III.5. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023-2042 16
III.6. Actualización de la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC). Visión 10–20–40 17
III.7. Plan Estatal de Desarrollo Puebla 2024-2030 18
III.8. Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla (PEOTyDU) 18
III.9. Programa Metropolitano de Puebla-Tlaxcala 19
III.10. Actualización del Plan Municipal de Desarrollo Puebla 2024-2027 20
III.11. Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla 21
IV. Estudio técnico justificativo 22
V. Modificación normativa 23
V.1. Objetivo 23
V.2. Tabla de compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo 23
V.3. Criterios normativos 25
VI. Instrumentación 38

I. Introducción

La planeación y regulación del desarrollo urbano constituyen funciones esenciales del Estado para orientar el crecimiento de las ciudades, garantizar el ejercicio de los derechos de la población y promover un modelo de ocupación del territorio equilibrado, inclusivo y sustentable. En el ámbito municipal, los programas de desarrollo urbano representan los instrumentos rectores mediante los cuales se determinan las políticas territoriales, la zonificación, los usos y destinos del suelo y las normas que regulan la ocupación y aprovechamiento del territorio, permitiendo que las acciones públicas y privadas se desarrollen de manera ordenada y congruencia con los objetivos de desarrollo a largo plazo.

La dinámica territorial, económica y social de las ciudades exige que estos instrumentos de planeación mantengan un carácter flexible y adaptativo, de manera que puedan responder oportunamente a los nuevos desafíos urbanos, a las transformaciones en los patrones de movilidad y a la incorporación de soluciones innovadoras que contribuyan al bienestar de la población. En este sentido, la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla establece en su artículo 61, que los programas de desarrollo urbano podrán ser modificados o sustituidos, entre otros supuestos, cuando exista una variación sustancial en las condiciones que les dieron origen o cuando surjan técnicas diferentes que permitan una realización más satisfactoria de sus objetivos. Asimismo, el artículo 62 de la misma Ley dispone que la modificación de los programas podrá ser solicitada, entre otros sujetos, por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, mediante escrito debidamente fundado y motivado.

Así, la presente Modificación Parcial del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla, tiene su origen en la solicitud formulada por el Gobierno del Estado de Puebla, en ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos antes señalados, con el propósito de adecuar el marco normativo municipal en materia de desarrollo urbano, a las nuevas necesidades de movilidad y transporte de la población, así como a los procesos de modernización de la infraestructura pública impulsados en el ámbito estatal y metropolitano. Dicha solicitud se analiza en el ámbito de las atribuciones municipales en materia de planeación urbana y regulación del uso del suelo.

La modificación propuesta se circunscribe exclusivamente al ámbito normativo del Programa Municipal de Desarrollo Urbano vigente, mediante la incorporación de nuevas compatibilidades de uso y destino del suelo y la adición de criterios específicos. Por tanto, no implica la modificación del modelo territorial, la estructura urbana, la zonificación primaria, la zonificación secundaria, el cambio de uso de suelo, las políticas de desarrollo urbano, las estrategias territoriales ni los objetivos generales del programa vigente, manteniéndose plenamente vigentes las disposiciones que no son objeto de la presente actualización.

De la misma manera, la presente Modificación tiene alcance estrictamente normativo y no constituye autorización directa para la construcción, instalación u operación de infraestructura específica, ni sustituye

licencias, permisos, factibilidades, dictámenes, autorizaciones ambientales, de movilidad, protección civil, riesgo, uso de bienes públicos, derechos de vía o cualquier otro acto administrativo exigible conforme a la normativa aplicable.

II. Marco jurídico

II.1. Federal

La **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** establece las bases estructurales para la planeación del desarrollo urbano en el país, al vincular de manera integral la organización del territorio, el desarrollo económico y social, la regulación del uso del suelo y la garantía de derechos fundamentales, entre los que destaca el derecho a la movilidad. Este marco normativo no solo define competencias, sino que orienta la actuación de los distintos órdenes de gobierno hacia la consecución de un desarrollo equilibrado, incluyente y sustentable.

En este contexto, el Artículo 25 constitucional dispone que "corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable", para lo cual define también que "el Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará al cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga esta Constitución".

En materia de planeación, destaca que Artículo 26 prevé las bases para que el Estado organice un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación y que los fines del proyecto nacional contenidos en la Constitución determinarán los objetivos de la planeación.

Por su parte, el Artículo 27, en su párrafo tercero, mandata que "la nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de

hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana".

En materia de ordenamiento territorial y urbano, el Artículo 115 fracción V incisos a), d) y f) establece que "los Municipios en los términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para: formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal", para "autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales", así como para" otorgar licencias y permisos para construcciones.

Adicionalmente, el artículo 4o constitucional reconoce que "toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad". Este reconocimiento eleva la movilidad al rango de derecho humano, lo cual implica que las políticas públicas, incluyendo la planeación urbana, deben orientarse a garantizar su ejercicio efectivo.

A nivel general, **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano,** establece las condiciones legales para que el desarrollo urbano y la movilidad en los municipios procuren el desarrollo social, económico y la sustentabilidad en los asentamientos humanos, definiendo principios y atribuciones de los gobiernos locales en estas materias. De esta forma, en su artículo 4, fracción I, se establecen, entre otros, los siguientes principios de política pública:

> I. Derecho a la ciudad. Garantizar a todos los habitantes de un Asentamiento Humano o Centros de Población el acceso a la vivienda, infraestructura, equipamiento y servicios básicos, a partir de los derechos reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales suscritos por México en la materia;"
>
> VII. Protección y progresividad del Espacio Público. Crear condiciones de habitabilidad de los espacios públicos, como elementos fundamentales para el derecho a una vida sana, la convivencia, recreación y seguridad ciudadana que considere las necesidades diferenciadas por personas y grupos. Se fomentará el rescate, la creación y el mantenimiento de los espacios públicos que podrán ampliarse, o mejorarse, pero nunca destruirse o verse disminuidos. En caso de utilidad pública, estos espacios deberán ser sustituidos por otros que generen beneficios equivalentes;
>
> X. Accesibilidad universal y movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva Movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado."

Para el cumplimiento de estos principios, esta Ley otorga a los municipios la facultad de ordenar el crecimiento urbano y el uso del suelo en su territorio, por lo que establece en su Artículo 11, las atribuciones de:

"I. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, de Centros de Población y los demás que de éstos deriven, adoptando normas o criterios de congruencia, coordinación y ajuste con otros niveles superiores de planeación, las normas oficiales mexicanas, así como evaluar y vigilar su cumplimiento;

II. Regular, controlar y vigilar las Reservas, Usos del Suelo y Destinos de áreas y predios, así como las zonas de alto riesgo en los Centros de Población que se encuentren dentro del municipio;

III. Formular, aprobar y administrar la Zonificación de los Centros de Población que se encuentren dentro del municipio, en los términos previstos en los planes o programas municipales y en los demás que de éstos deriven;

XXII. Crear los mecanismos de consulta ciudadana para la formulación, modificación y evaluación de los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano y los que de ellos emanen de conformidad con lo dispuesto por esta Ley;"

En materia de movilidad urbana, la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, busca que la acción gubernamental permita el ejercicio del derecho constitucional a la movilidad, lo que incluye el impulso a modos de transporte eficiente, sustentables y seguros. Por lo anterior, en su Artículo 4 señala que todos los gobiernos deben considerar, entre otros, los siguientes principios:

"II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

Así mismo, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece la jerarquía de la movilidad para el desarrollo de políticas y proyectos en esta temática, colocando al transporte público entre las prioridades de atención, sólo después de la movilidad peatonal y la no motorizada. Particularmente, en su Artículo 6 señala que "la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;"

En alineación al precepto constitucional, el Artículo 9 de la Ley, señala que "el derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;

V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

Adicionalmente, en su Artículo 10, mandata que el derecho a la movilidad debe permitir que "las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos". De igual forma, en su Artículo 20 establece que "el sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago".

En materia ambiental, la **Ley General de Cambio Climático,** reconoce la importancia del desarrollo urbano y los sistemas de transporte público como elementos para la mitigación de emisiones que contribuyen al cambio

climático, por lo que en su Artículo 5o, mandata a los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus atribuciones, a realizar acciones que contribuyan a la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático. Particularmente, el Artículo 9o, integra entre las atribuciones municipales:

> II. Formular e instrumentar políticas y acciones para enfrentar al cambio climático en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, el Programa, el Programa estatal en materia de cambio climático y con las leyes aplicables, en las siguientes materias:
>
> b) Ordenamiento ecológico local y desarrollo urbano;
>
> f) Transporte público de pasajeros eficiente y sustentable en su ámbito jurisdiccional;
>
> IV. Desarrollar estrategias, programas y proyectos integrales de mitigación al cambio climático para impulsar el transporte eficiente y sustentable, público y privado;

II.2. Estatal

En el ámbito estatal, la **Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla**, establece la obligación de implementar un sistema de planeación del desarrollo en la entidad que recoja las necesidades de la población y permita el desarrollo sustentable, lo que incluye a los instrumentos de planeación municipal. En particular, el Artículo 107 señala que "en el Estado de Puebla, se organizará un Sistema de Planeación del Desarrollo, que será democrático y que se integrará con los planes y programas de desarrollo de carácter estatal, regional, municipal y especiales". Adicionalmente señala que "la participación de los particulares y del sector social será considerada en todas las acciones a realizar para la elaboración y ejecución de los planes y programas de desarrollo".

Por su parte, la constitución estatal reafirma la atribución municipal para el ordenamiento urbano de los centros de población de los municipios, por lo que establece en su Artículo 105, fracción IV las siguientes atribuciones:

> "a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial, en términos de la legislación aplicable;
>
> d) Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales;"

También, en materia de planeación del desarrollo urbano, la **Ley Orgánica Municipal**, afirma en su Artículo 78 fracción XXXIX la atribución municipal para la elaboración y aprobación de la zonificación de usos en los programas de desarrollo urbano. Adicionalmente, establece en su Artículo 102 que "la planeación municipal es obligatoria y debe llevarse a cabo como un medio para hacer más eficaz el desempeño de la responsabilidad de los Ayuntamientos, sus dependencias y sus entidades administrativas, en relación con el desarrollo integral

del Municipio, debiendo tender en todo momento a la consecución de los fines y objetivos políticos, sociales, culturales y económicos contenidos en las leyes vigentes, así como a servir a los altos intereses de la sociedad, con base en el principio de la participación democrática de la sociedad".

Respecto a la conformación y aprobación de instrumentos de planeación urbana municipal, la **Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla**, en su Artículo 4 señala que la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, centros de población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los principios de accesibilidad universal y movilidad, coherencia y racionalidad, derecho a la ciudad, derecho a la propiedad urbana, equidad e inclusión social, participación democrática y transparencia, productividad y eficiencia, protección y progresividad del espacio público, resiliencia, seguridad urbana y riesgos, y sustentabilidad ambiental.

De igual forma, esta Ley establece, en su Artículo 16 la atribución de los municipios de:

> "I. Formular, aprobar, administrar, ejecutar y actualizar sus planes o programas de desarrollo urbano, de centros de población y los demás que de éstos deriven, adoptando normas o criterios de congruencia, coordinación y ajuste con otros niveles superiores de planeación, las Normas Oficiales Mexicanas, así como evaluar y vigilar su cumplimiento;
>
> VII. Formular, aprobar y administrar la zonificación de los centros de población, que se encuentren dentro del municipio, en los términos previstos en los planes o programas municipales de desarrollo urbano y en los demás que de éstos deriven;"

Para lo anterior, los artículos 54, 55 y 56, definen el procedimiento para la formulación de programas de desarrollo urbano, incluyendo la solicitud de asesoría a la Secretaría del estado encargada del desarrollo urbano, la elaboración de un anteproyecto, el envío del anteproyecto al Consejo Municipal de Desarrollo Urbano, la convocatoria a una consulta pública, la incorporación de los comentarios procedentes al anteproyecto, la obtención de un dictamen de congruencia emitido por la autoridad estatal competente, la aprobación por el H. Cabildo Municipal, la publicación del programa aprobado en el Periódico Oficial del Estado, y la inscripción en el Registro Público de la Propiedad.

Cabe señalar que, el Artículo 61, establece que los programas de desarrollo urbano pueden ser modificación o sustituidos, entre otros supuestos, cuando:

> "I. Exista una variación substancial en los supuestos que les dieron origen;
>
> V. Surjan técnicas diferentes que permitan una realización más satisfactoria;"

Por su parte, el Artículo 62 establece que la modificación o sustitución de los programas de desarrollo urbano, podrás ser solicitada, a la autoridad que lo aprobó, entre otros, por:

> "I. El ejecutivo del estado;"

Cabe mencionar que, el Artículo 59, señala que "la modificación parcial o total de los programas, se sujetará al mismo procedimiento que para su aprobación y publicación, debiéndose garantizar, en cualquier caso, las consultas oficiales y públicas correspondientes, así como la obtención del dictamen de congruencia previsto en la presente Ley".

En materia de movilidad urbana, conviene señalar el énfasis de la **Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla**, en mejorar las condiciones de movilidad para la población, particularmente la más vulnerable con base en la jerarquía de movilidad, y transitando hacia formas de traslado sustentables y accesibles. Al respecto, el Artículo 10 establece que "la prioridad en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, inversiones, recursos presupuestales en materia de movilidad y seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a las personas usuarias vulnerables y los grupos en situación de vulnerabilidad, sus necesidades; y estará sujeta a los beneficios sociales y ambientales que generan en términos de eficiencia en el traslado de personas y/o bienes, el nivel de vulnerabilidad física de las personas usuarias, así como las emisiones que se generen".

Por su parte, el Artículo 11 mandata que "las autoridades estatales y municipales aplicarán medidas para controlar la reducción de los efectos negativos en la sociedad y el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, específicamente la congestión, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, los choques, atropellamientos viales, y los efectos en la salud por la falta de actividad física".

Adicionalmente, el Artículo 16 menciona que "el Estado y los Municipios implementarán políticas públicas en materia de movilidad que promuevan e incentiven la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía en infraestructura".

Por su parte, la **Ley de Transporte del Estado de Puebla** en su Artículo 2, reconoce que el transporte público es un elemento necesario para el ejercicio del derecho a la movilidad, por lo que "tendrá como objetivo cubrir las necesidades de traslado de personas y bienes de manera segura, accesible, eficiente y sustentable". Por lo anterior, el Artículo 4 menciona que "se considera de utilidad pública e interés general la prestación del servicio de transporte de personas y bienes, así como el establecimiento de instalaciones, terminales, estacionamientos, encierros, confinamientos y demás infraestructura necesaria para la prestación del servicio."

En particular, el Artículo 30 Bis, menciona que el sistema de transporte por cable "constituye un servicio público cuya prestación corresponde al Gobierno del Estado a través de la Secretaría, quien podrá prestarlo directamente o a través de terceros". Así mismo, establece que "la Declaratoria de Necesidad para esta modalidad se emitirá de conformidad con lo dispuesto en el artículo 58 de esta Ley y en los artículos 150 y 151 de su Reglamento, en lo que resulte aplicable a esta modalidad".

De forma complementaria, la **Ley de Cambio Climático del Estado de Puebla**, en su Artículo 10 fracción f) incluye entre las facultades de los municipios "transporte público de pasajeros eficiente y sustentable en su ámbito jurisdiccional, así como lo relativo al fomento del transporte no motorizado".

A los instrumentos legales anterior, cabe incluir la **Declaratoria que emite la Secretaría de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado, por la que determina la necesidad de implementación del Servicio Público de Transporte en la modalidad de "Sistema de Transporte por Cable"**, en la que se presenta el análisis técnico justificativo para la implementación de un Sistema de Transporte por Cable para la Ciudad de Puebla "en los tramos comprendidos entre el Centro Integral de Servicios (CIS Angelópolis) y la estación Cerro Amalucan, así como hacia la Unidad Deportiva Mario Vázquez Raña, en la Ciudad de Puebla de Zaragoza", con base en "Levantamiento de itinerario, Estudio de frecuencia y ocupación visual, Encuestas Origen–Destino, Estudio de despacho y cierre en terminales".

Así, en su punto "3.3, Conclusión del balance", la Declaratoria señala que "el análisis muestra oportunidades de mejora en eficiencia y calidad del servicio durante los periodos de máxima demanda. En este contexto, la incorporación de un "Sistema de Transporte por Cable" se plantea como complemento al servicio existente, aportando regularidad, tiempos de viaje predecibles, baja huella ambiental e integración intermodal".

Así mismo, en su punto Segundo, se establece que "la Secretaría de Movilidad y Transporte promoverá, en el ámbito de su competencia, mecanismos de coordinación con la Secretaría de Infraestructura, la Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial, con Carreteras de Cuota Puebla, y demás dependencias y entidades estatales y municipales competentes, para la planeación, la construcción, la operación, la seguridad vial, la protección civil, el ordenamiento territorial y la integración urbana del "Sistema de Transporte por Cable" a que se refiere la presente Declaratoria".

II.3. Municipal

En el nivel municipal, el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla (COREMUN), reafirma la atribución municipal para la zonificación de los usos del suelo en el territorio, por lo que en su Artículo 740 establece que "la planeación territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano es de carácter obligatorio, se determinará en el PMDUS, los Programas Parciales que de él deriven, su aplicación se regulará por las disposiciones señaladas en el presente Libro, y su evaluación se medirá a través de los indicadores que el H. Ayuntamiento determine".

Así mismo, define en su Artículo 747 que "la zonificación secundaria es en la que se asignan los usos y destinos del suelo y se fijan las normas urbanísticas correspondientes a los predios y edificaciones, según el uso de suelo predominante" (…).

III. Alineación a instrumentos superiores de planeación

III.1. Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ONU, 2015) aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015 se constituye como el plan de acción global para "lograr el desarrollo sostenible en sus tres dimensiones —económica, social y ambiental— de forma equilibrada e integrada." Establece 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas como continuación y ampliación de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

En lo relativo a la sostenibilidad de las ciudades, la presente modificación parcial al Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla, se ajusta a los siguientes ODS y sus metas:

Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

> 9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

> 11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Objetivo 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

13.1 Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países.

13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

III.2. Nueva agenda urbana

La Nueva Agenda Urbana (ONU-Hábitat, 2017) aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) el 20 de octubre de 2016, tiene como ideal una ciudad para todos, refiriéndonos a la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos y buscando promover la inclusividad y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos. Hacemos notar los esfuerzos de algunos gobiernos nacionales y locales para consagrar este ideal, conocido como "el derecho a la ciudad", en sus leyes, declaraciones políticas y cartas.

Particularmente, la modificación parcial del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla contribuye a atender los siguientes compromisos de la Nueva Agenda Urbana:

50. Nos comprometemos a alentar la interacción y la conectividad entre las zonas urbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la movilidad y el transporte sostenibles y las redes e infraestructura de tecnología y comunicaciones (…).

77. Nos comprometemos a fortalecer la resiliencia de las ciudades y los asentamientos humanos, en particular mediante una planificación espacial y un desarrollo de infraestructuras de calidad (…).

III.3. Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) es el instrumento rector que define las prioridades de desarrollo del país para la administración federal actual, y tiene como objetivo general "consolidar la transformación del país bajo

un modelo de desarrollo con bienestar, justicia social y sustentabilidad". Para su implementación, el PND se conforma de cuatro ejes generales y tres ejes transversales enfocados a

- Gobernanza con justicia y participación ciudadana.
- Desarrollo con bienestar y humanismo.
- Economía moral y trabajo.
- Desarrollo sustentable.
- Igualdad sustantiva y derechos de las mujeres.
- Innovación pública para el desarrollo tecnológico nacional.
- Derechos de las comunidades indígenas y afromexicanas.

Específicamente, la modificación parcial del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla se alinea a los siguientes objetivos y estrategias del PND.

Eje General 2: Desarrollo con bienestar y humanismo

Objetivo 2.10: Promover entornos públicos justos y adaptativos mediante la planificación de espacios rurales y urbanos, con el objetivo de reducir las disparidades en el acceso a oportunidades y servicios entre diferentes regiones y comunidades del país.

Estrategia 2.10.1 Dotar a la población mexicana de infraestructura para la movilidad y el transporte público que facilite el tránsito de personas y bienes de manera accesible, sostenible, segura y eficiente, priorizando la intermodalidad en sistemas urbanos y rurales.

Eje General 4: Desarrollo sustentable

Objetivo 4.2: Impulsar proyectos estratégicos de energías limpias, modernizar la infraestructura eléctrica y fomentar la innovación tecnológica para reducir la dependencia de combustibles fósiles y mitigar el impacto ambiental.

Estrategia 4.2.6 Impulsar la electrificación y el uso de energías limpias en el transporte público y de carga para mejorar su eficiencia y sustentabilidad.

III.4. Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT) 2020-2040

La Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (SEDATU, 2021a) es "un instrumento del Sistema Nacional de Planeación Territorial –parte del Sistema Nacional de Planeación Democrática–, cuyo horizonte es de mediano y largo plazo". Entre sus propósitos destacan:

> Promover el ordenamiento territorial (OT) como eje transversal a todas las acciones de la APF, de los tres órdenes de gobierno, y los sectores social y privado, buscando su implementación en el mediano y largo plazo.
>
> Promover el OT como herramienta para reducir la desigualdad social en las regiones, zonas metropolitanas, ciudades, núcleos agrarios, pueblos y comunidades indígenas y afromexicanos.
>
> Proponer lineamientos para el desarrollo de proyectos estratégicos y su relación con el territorio al mediano y largo plazo, vinculando sus resultados al aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y bienestar de todas las personas
>
> Retomar la rectoría del Estado en la conducción de las políticas de OT, desarrollo urbano, suelo, vivienda y desarrollo agrario, impulsando que toda acción sobre el territorio sea factor de desarrollo de la sociedad, sostenibilidad ambiental y generación de actividades productivas y de empleo para promover los derechos fundamentales e igualdad, así como el predominio del interés colectivo sobre el individual.

De esta forma, la presente modificación parcial contribuye a los siguientes objetivos prioritarios de la ENOT:

> Objetivo prioritario 1.1 Fortalecer la complementariedad y sinergia entre los asentamientos humanos, atendiendo a la estructura y funcionamiento del sistema.
>
> 1.1.6 Gestionar convenientemente el desarrollo urbano y de movilidad, entendiéndolo como un fenómeno interrelacionado que determina el nivel de desarrollo de un área, configura la estructura de las ciudades, impulsa el desarrollo y crea polos de atracción a través de la disposición de redes inter e intraurbanas.

III.5. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023-2042

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, es un instrumento estratégico que "establece la visión a largo plazo y sienta las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, con un horizonte de

planeación en el corto, mediano y largo plazo". Tiene como objetivo general "garantizar el derecho de todas las personas a trasladarse y disponer de sistemas integrales de movilidad con calidad, suficiencia y accesibilidad que, en condiciones de igualdad, equidad y sostenibilidad, permitan reducir las brechas de desigualdad en el acceso de las personas al derecho a la movilidad".

De esta forma, la modificación parcial del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla contribuye a los objetivos específicos de la ENAMOV:

> Objetivo Específico 1.2. Garantizar que el ordenamiento territorial, la planeación del desarrollo urbano en todas sus escalas e instrumentos (nacional, regional, metropolitana, municipal y local) considere a la movilidad y el transporte, como elemento estructural del desarrollo.
>
> > Línea de acción 1.2.1: Asegurar que en los planes y programas de ordenamiento territorial y planeación del desarrollo urbano: PDUE, PM, PMDU, PDUCP, PPDU de escalas: estatal, metropolitano, municipal, centros de población y parciales, consideren a la movilidad y el transporte, como elemento estructural del desarrollo de los asentamientos humanos (…).
>
> Objetivo Específico 2.2. Mejorar la cobertura, fiabilidad y accesibilidad de los sistemas y medios de transporte público a toda la población en sus distintas características, escalas y ámbitos, desde lo metropolitano, interurbano, urbano, rural e insular, promoviendo transitar a sistemas integrados de transporte, dando prioridad a grupos vulnerables y vinculando su planeación y operación con el ordenamiento territorial y la planeación urbana.
>
> > Línea de acción 2.2.1. Promover y priorizar la construcción y operación de sistemas de transporte público integrados, entre sistemas férreos masivos como trenes interurbanos, suburbanos, ligeros, metros y los sistemas semi-masivos tipo BRT, trolebuses o por teleférico/cable.

III.6. Actualización de la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC). Visión 10–20–40

La Estrategia Nacional de Cambio Climático, en su actualización 2025 "establece objetivos de políticas de mitigación y adaptación al cambio climático para todo el territorio nacional, los órdenes de gobierno y la población". De esta forma, se constituye como "el instrumento rector de la política nacional en el mediano y largo plazos para enfrentar los efectos del cambio climático y transitar hacia una economía competitiva, sustentable y de bajas emisiones de carbono, así como reflejar los objetivos de adaptación y mitigación de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero con un enfoque sistemático, descentralizado, participativo e integral, que establece las bases para que México contribuya al cumplimiento del Acuerdo de París lo que está mandatado en los artículos 2º fracción VII y 64 de la Ley General de Cambio Climático".

Así, la modificación parcial del PMDUS, contribuye a los siguientes objetivos y estrategias de la ENCC:

M3. Mitigación de gases de efecto invernadero para el sector transporte:

> Línea de acción M3.5 Implementar estrategias y acciones para acelerar la transición tecnológica, que consideren asociaciones público–privadas, hacia el transporte público incluyente bajo en emisiones.

III.7. Plan Estatal de Desarrollo Puebla 2024-2030

El Plan Estatal de Desarrollo (PED), publicado en el Periódico Oficial del Estado el 9 de mayo de 2025, representa el instrumento rector de planeación para la administración pública estatal en el periodo 2024-2030 en el cual se definen los programas, estrategias y prioridades de Gobierno del Estado. El PED establece como objetivo general "implementar políticas públicas que promuevan la seguridad, el bienestar social y la riqueza comunitaria, a través de la mejora de las ineficiencias del sector productivo y en los procesos de desarrollo, con el propósito de salvaguardar los recursos y bienes públicos para garantizar condiciones de vida dignas y equitativas en Puebla". Entre sus ejes de gobierno destacan el "Eje 4 Desarrollo Urbano y Crecimiento Sostenible", en cuyos objetivos se integra "4.3.1 Impulsar la movilidad sostenible y accesible en el estado." En particular, la modificación parcial del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla contribuye a cumplimiento de las siguientes estrategias:

> Estrategia 4.3.1.1 Reordenamiento y modernización del Transporte Público.
>
> > Línea de acción: 4.3.1.1.3 Promover la modernización del transporte público en el estado.
>
> Estrategia 4.3.1.2 Reducción de emisión de contaminantes.
>
> > Línea de acción: 4.3.1.2.1 Impulsar la electromovilidad en el transporte público.

III.8. Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla (PEOTyDU)

El Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 5 de septiembre de 2024, se constituye como el instrumento de planeación general que define el modelo de ocupación del territorio, la distribución de la población, la dotación de gran infraestructura y equipamiento, los usos de suelo y las actividades económicas en la entidad. Para lo anterior, define una zonificación estatal y establece lineamientos territoriales que orientan las acciones e inversiones de las dependencias y entidades de la administración pública estatal y municipal en la materia.

Entre los objetivos del programa estatal destacan:

1. Promover una gestión territorial sostenible y una planificación urbana eficiente en las zonas metropolitanas y el sistema de ciudades del estado de Puebla, y de la interacción urbano-rural, para desacelerar el ritmo de expansión urbana, fomentar la compactación urbana y garantizar la sustentabilidad a largo plazo.

3. Fomentar la generación y adopción de energías renovables limpias y sostenibles en el estado de Puebla, con un impacto efectivo y positivo en la calidad de vida de los habitantes.

En materia de movilidad, la modificación parcial del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla contribuye a las siguientes estrategias del PEOTyDU:

10. Mejora en conectividad y accesibilidad a los diversos territorios del Estado que contribuya a una mejor calidad de vida de los habitantes. Esta estrategia tiene como objetivo mejorar la infraestructura de transporte y comunicaciones para promover una mayor conectividad y accesibilidad en todo el estado. Busca facilitar el desplazamiento de las personas, el transporte de mercancías y el acceso a servicios básicos, mejorando la calidad de vida de los habitantes.

Cabe señala que en los criterios de desarrollo urbano relativos a la "Resiliencia al cambio climático", el PEOTyDU incluye el siguiente:

- Transporte sostenible. Promover sistemas de transporte público eficiente y de bajas emisiones para reducir la congestión del tráfico y las emisiones de gases de efecto invernadero.

III.9. Programa Metropolitano de Puebla-Tlaxcala

El Programa Metropolitano de Puebla-Tlaxcala, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 11 de octubre de 2023, plantea la visión metropolitana de "mejor distribución territorial de sus bienes urbanos, con un modelo de ocupación territorial policéntrico que permite contar con infraestructuras, equipamientos, servicios públicos y condiciones de movilidad de amplia cobertura y calidad, atendiendo las necesidades de todos los grupos poblacionales a distintas escalas".

Para lo anterior, el programa metropolitano tiene como objetivos generales:

1. "Generar espacios de coordinación y concertación entre actores para la conformación, implementación y seguimiento de la agenda metropolitana.
2. Promover un desarrollo económico acorde a las necesidades y vocaciones productivas del territorio, que fortalezca la economía local y el bienestar de los habitantes, a través del desarrollo de la agricultura, industria, comercio y turismo.

3. Establecer un modelo de ordenamiento territorial equilibrado y sostenible encaminado a reducir las brechas de desigualdad socioespacial, a través de una red de infraestructura, servicios y equipamientos metropolitanos y adecuadas condiciones de movilidad.
4. Generar las condiciones para el desarrollo sustentable y resiliente que logren la preservación, conservación y aprovechamiento racional de los recursos naturales, así como reducir los impactos ambientales, la huella ecológica de" la metrópolis y hacer frente a fenómenos naturales y antrópicos. "

En particular, la modificación parcial del Programa Municipal de Desarrollo Urbano, contribuye al "Eje 3. Entorno urbano ordenado, conectado, consolidado y seguro", y a las siguientes estrategias:

Estrategia 3.5 Sistema integrado de transporte público.

Línea de acción 3.5.1. Reestructuración y modernización del sistema de transporte público.

2. Conformación de corredores de transporte masivo de bajas emisiones.

6. Centros de intercambio modal.

III.10. Actualización del Plan Municipal de Desarrollo Puebla 2024-2027

La Actualización del Plan Municipal de Desarrollo 2024-2027 (PMD), publicado en el Periódico Oficial del Estado el 5 de septiembre de 2025, representa el instrumento rector para la presente administración municipal, por lo que define los programas, estrategias y acciones que desarrollarán las dependencias y entidades municipales. Para su implementación, el PMD define 5 ejes estratégicos, 4 ejes transversales y 26 programas. Destaca que, en su "Eje 3. Obras y Servicios", se establece el objetivo de "Incrementar la competitividad urbana y la sostenibilidad del municipio a partir de la ordenación del crecimiento urbano bajo un modelo de ciudad compacta, la ampliación de la infraestructura municipal, el incremento de la eficiencia de la movilidad urbana, la preservación del medio ambiente, el mejoramiento de los servicios públicos y la preservación del patrimonio cultural material".

En particular, la Modificación Parcial del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla, contribuye al Programa 5 Movilidad Segura e Infraestructura Resiliente, y las siguientes líneas de acción:

3.2. Coadyuvar en el ordenamiento del transporte público en el Municipio de Puebla en coordinación con el Gobierno del Estado de Puebla.

3.6. Ejecutar proyectos de movilidad urbana sustentable con la participación de los tres órdenes de gobierno y la ciudadanía.

3.9. Implementar estrategias que impulsen la intermodalidad del municipio en coordinación con los diferentes órdenes de Gobierno (ODS 11.2).

Por su parte, el "Eje 5. Gobierno Moderno" del PMD, establece como objetivo: Garantizar la eficacia del desempeño institucional municipal a través de la coordinación efectiva de las dependencias y entidades, la atención oportuna e incluyente de las demandas ciudadanas, y la digitalización y simplificación de trámites municipales, para el impulso al desarrollo integral del municipio.

En esta temática, la modificación parcial del PMDUSP, contribuye al Programa 23 Planeación Participativa y Evaluación de Resultados, en las líneas de acción:

1.1. Conformar instrumentos de planeación estratégica para el desarrollo municipal y dar seguimiento a su implementación (ODS 11.3).

1.3. Gestionar la actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Puebla (compromiso) (ODS 11.3).

III.11. Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla

El Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla (PMUS), publicado en el Periódico Oficial del Estado el 9 de enero de 2018, es el instrumento de planeación temático que establece el enfoque y el modelo de movilidad urbana para el municipio, además de establecer las estrategias y líneas de acción que las dependencias y entidades municipales relacionadas con la temática, implementarán en el corto, mediano y largo plazo.

El PMUS tiene como objetivo general "mejorar las condiciones de movilidad para las personas en el municipio de Puebla, bajo criterios de accesibilidad, seguridad vial y sustentabilidad". Destaca que, en su "Subprograma 4. Sistema Integrado de Transporte", establece como objetivo "articular los distintos sistemas de movilidad del municipio de Puebla para generar una red integrada que facilite los viajes intermodales de la población". Así, la Modificación Parcial de PMDUSP, contribuye con la siguiente línea de acción del PMUS:

4.1.1. Elaborar un programa de ordenamiento y mejora del transporte público en el municipio de Puebla, en coordinación con el Gobierno del Estado.

En virtud de lo anterior, la presente Modificación Parcial resulta congruente con los instrumentos superiores de planeación analizados, al actualizar de manera puntual el contenido normativo del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla 2016. La incorporación de criterios de compatibilidad condicionada para infraestructura de transporte público en la modalidad de Sistema de Transporte por Cable se alinea con los objetivos de movilidad segura, accesibilidad universal, intermodalidad, modernización del transporte público, reducción de emisiones y desarrollo urbano sustentable. Lo anterior no implica autorización directa de obra, licencia, permiso, factibilidad o proyecto ejecutivo específico.

IV. Estudio técnico justificativo

Se incorpora como anexo al presente Anteproyecto el Estudio Técnico Justificativo presentado por la Secretaría de Infraestructura del Gobierno del Estado de Puebla al Gobierno Municipal, mediante Oficio número SI.OS.SGISP.DGPI.2026/0280, de fecha ocho de mayo de dos mil veintiséis, como documento de sustento técnico, jurídico y urbanístico de la solicitud de Modificación Parcial de la Actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla 2016, en términos del artículo 62, fracción I, de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla, al tratarse de solicitud formulada por autoridad legitimada conforme a dicho precepto. Su incorporación tiene por objeto motivar la adecuación normativa propuesta, sin implicar autorización directa de obra, licencia, permiso, factibilidad o aprobación de proyecto ejecutivo específico.

V. Modificación normativa

V.1. Objetivo

Establecer las disposiciones normativas en materia de compatibilidad de usos y destinos del suelo y los criterios de regulación urbano-territorial en el Municipio de Puebla, para establecer las condiciones normativas bajo las cuales, podrá implementarse nueva infraestructura de transporte público, procurando su adecuada integración con la estructura urbana, la prevención y mitigación de impactos urbanos, ambientales y de movilidad, así como la protección del interés público y el derecho a la movilidad de la población; sin que ello implique la autorización directa de proyectos específicos.

V.2. Tabla de compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Se incorporan a la Tabla de compatibilidad de usos y destinos de suelo, los usos de suelo correspondientes a "Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable" y la "Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas" (Imagen 1).
La compatibilidad para otros usos de suelo, deberá determinarse a partir de lo establecido en la Tabla de Compatibilidad de Usos y Destinos de Suelo de la Actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla publicada en el Periódico Oficial del Estado el 2 de mayo de 2016. Los usos no expresamente modificados por el presente instrumento continuarán rigiéndose por la Tabla vigente del PMDUS 2016.
Para efectos de esta modificación parcial se entenderá por:

- Sistema de Transporte por Cable (STC): Servicio de transporte colectivo, conformado por líneas de cable aéreo, nodos de transferencia intermodal, torres, cabinas, sistemas electromecánicos de tracción, control, recaudo y seguridad, con accesibilidad universal.
- Estación o terminal: Espacio físico con accesibilidad universal que brinda las facilidades de integración intermodal, acceso, abordaje y salida de la población usuaria del sistema de transporte por cable, integra la infraestructura necesaria para la operación del sistema, así como áreas técnico-operativas y sistemas de control, recaudo y seguridad.

- Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable: Conjunto de elementos físicos que componen el sistema de transporte por cable incluye componentes estructurales y de funcionamiento del sistema como líneas de cable aéreo, sistemas electromecánicos de tracción, torres o pilonas que sostienen el peso del cable y las cabinas en el aire y obras complementarias.
- Torres o pilonas: Estructuras metálicas ancladas al suelo que sostienen el cable de acero en el aire, permitiendo que las cabinas se trasladen entre las estaciones.

Imagen 1. Inclusión de usos de suelo en la Tabla de Compatibilidad de Usos y Destinos de Suelo.

MODIFICACIÓN PARCIAL
ACTUALIZACIÓN DEL PROGRAMA MUNICIPAL DE DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DE PUEBLA
TABLA DE COMPATIBILIDAD DE USOS Y DESTINOS DE SUELO

USO DE SUELO / ZONIFICACIÓN SECUNDARIA			USO MIXTO DENSIDAD MUY ALTA-COMERCIO-SERVICIOS (MACS)	USO MIXTO DENSIDAD ALTA-COMERCIO-SERVICIOS (ACS)	USO MIXTO DENSIDAD MEDIA-COMERCIO-SERVICIOS (MCS)	USO MEDIO DENSIDAD BAJA-COMERCIO-SERVICIOS (BCS)	DENSIDAD MUY BAJA (MB)	A.N.P. PARQUE NACIONAL MALINCHE	A.N.P. PARQUE ESTATAL HUMEDAL DE VALSEQUILLO	A.N.P. RESERVA ESTATAL SIERRA DEL TENTZO	PARQUE URBANO (PU)	ÁREAS VERDE (IMAV)	PROTECCIÓN DE RECARGA DE ACUÍFEROS (PARA)	RESTRICCIÓN POR RELLENO SANITARIO (RR)	INDUSTRIA (IND)	INDUSTRIA DE EXTRACCIÓN (IE)	USO MIXTO INDUSTRIA-COMERCIO-SERVICIO (ICS)	ZONA DE MONUMENTOS (ZM)	ZONA ARQUEOLÓGICA (ZA)	ZONA MILITAR (XXV)	CORREDOR URBANO DE ALTO IMPACTO (CUAI)	CORREDOR URBANO DE USOS MIXTOS Y SERVICIOS (CUMS)	CORREDOR URBANO POR MOVILIDAD (CUM)
Equipamiento	Comunicaciónes y transportes	Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable	C	C	C	C	C	N/A	N/A	N/A	C	C	X	X	C	X	C	N/A	X	N/A	C	C	C
Infraestructura	Servicios e Instalaciones de infraestructura	Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas	C	C	C	C	C	N/A	N/A	N/A	C	C	X	X	C	X	C	N/A	X	N/A	C	C	C

SIMBOLOGÍA	
O	PERMITIDO
X	PROHIBIDO
C	CONDICIONADO
NA	CONSULTAR INSTRUMENTO CORRESPONDIENTE

V.3. Criterios normativos

Los criterios normativos para el desarrollo urbano constituyen el conjunto de disposiciones que orientan, regulan y condicionan el crecimiento y la consolidación urbana del territorio municipal, y tienen el propósito de garantizar un desarrollo ordenado, sostenible y equitativo. En el presente apartado se adicionan, sustituyen y modifican un conjunto de criterios normativos respecto de los establecidos en la Actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla (PMDUSP) publicado en el Periódico Oficial del Estado el 2 de mayo de 2016. Los criterios normativos del PMDUSP que no se sustituyen o modifican, permanecen vigentes, por lo tanto, la autorización de usos de suelo y construcción de usos distintos a "Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable" y a "Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas", se definirá a partir de lo establecido en el "Nivel Normativo" del PMDUSP 2016.

A. Generales

Se adicionan los siguientes criterios normativos:

- Se condiciona el uso de suelo para "Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable" e "Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas" conforme a lo establecido en la Tabla de Compatibilidad de Usos y Destinos de Suelo y los criterios normativos de la presente modificación parcial.
- Se sustituye la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana del Municipio de Puebla por la NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y Diseño para Vías Urbanas. Especificaciones y aplicación, en todos los criterios normativos para el desarrollo urbano del PMDUSP vigente, ya que la primera se encuentra abrogada.
- Las modificaciones, adaptaciones o rediseños de las vialidades urbanas colindantes o con influencia directa en las Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable", así como la "Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas" deberán observar los criterios técnicos de la NOM-004- SEDATU-2023, Estructura y Diseño para Vías Urbanas, asegurando la compatibilidad de la movilidad aérea con la superficie, la accesibilidad universal y la integración del espacio público, sin menoscabo del cumplimiento de la normatividad aplicable en materia de seguridad estructural, protección civil, reglamentación de construcción y demás disposiciones oficiales vigentes.
- Los proyectos conformación de nuevos espacios públicos y de intervención, deberán cumplir con los "elementos mínimos de diseño" establecidos en la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDATU-2021, Espacios públicos en los asentamientos humanos.
- Para el otorgamiento de licencias, permisos, autorizaciones urbanísticas y cualquier otro acto administrativo relacionado con las actividades inherentes al Sistema de Transporte por Cable estará

sujeto al cumplimiento de los presentes criterios normativos y no exime del cumplimiento de las disposiciones previstas en la legislación federal, estatal y municipal aplicable, ni de la obtención previa de los estudios, dictámenes, evaluaciones, factibilidades, opiniones técnicas, autorizaciones y resoluciones emitidas por las autoridades competentes, según la naturaleza y alcance del proyecto.

- Para la evaluación de las solicitudes de autorización de uso de suelo relativas a los proyectos correspondientes a los usos de suelo "Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable", así como la "Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas", deberán acompañarse de dictamen de riesgo que determine la existencia y, en su caso, las condiciones de mitigación de los riesgos hidrológicos, geológicos, estructurales y demás aplicables al proyecto. Asimismo, deberán presentar estudio de mecánica de suelo y demás dictámenes y estudios que la instancia en materia de protección civil y gestión de riesgo determine.
- Para la autorización de la licencia de construcción de proyectos correspondientes a "estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable", así como "infraestructura asociada a dicho sistema, incluyendo torres o pilonas", deberá presentar Evaluación de Factibilidad positiva en Materia de Movilidad emitido por la Secretaría de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado.
- Para la emisión de Licencia de Construcción correspondiente a "Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable", así como la "Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas", deberán acreditar, como requisito previo, resolución favorable en materia de impacto ambiental en los términos de lo establecido en la Ley para la Protección del Ambiente Natural y el Desarrollo Sustentable del Estado de Puebla y su Reglamento de la Ley para la Protección del Ambiente Natural y el Desarrollo Sustentable del Estado de Puebla en Materia de Evaluación del Impacto y Riesgo Ambiental.
- Para la emisión de Licencia de Construcción correspondiente a "Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable", así como "infraestructura asociada a dicho sistema, incluyendo torres o pilonas", que impliquen la sustitución, disminución, restricción permanente o pérdida funcional de espacios públicos, áreas verdes, canchas deportivas o equipamientos recreativos, se deberán sustituir— por parte del promovente o ejecutor— el área afectada mediante espacios y beneficios funcionales equivalentes o superiores en ubicación, superficie, mobiliario, accesibilidad y elementos naturales, sin pérdida neta de función pública, ambiental, recreativa o social. Esta obligación deberá integrarse como medida de mitigación dentro del Estudio de Impacto Urbano correspondiente.
- Para la emisión de Licencia de Construcción correspondiente a "Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable", así como a la "Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable, incluyendo torres o pilonas", deberá acreditarse, como requisito previo, la incorporación de medidas de diseño, construcción y operación que prevengan la intrusión a la privacidad de las personas en las edificaciones y predios colindantes o ubicados dentro del área de influencia del proyecto, lo que deberá especificarse en el Estudio de Impacto Urbano Territorial correspondiente.

- La omisión en la presentación del dictamen de riesgo emitido por la Dirección de Gestión de Riesgos, del estudio de mecánica de suelos, o de cualquier otro dictamen o estudio técnico requerido por la normatividad aplicable, será causa determinante para la negativa y rechazo de la solicitud de uso de suelo, sin que la autoridad pueda emitir autorización condicionada alguna en ausencia de dichos elementos.

B. Coeficientes de uso de suelo

Se adicionan los siguientes criterios normativos:

- El Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS), el Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS) y el Coeficiente de Absorción del Suelo o Coeficiente de Aguas Pluviales al Subsuelo (CAS), aplicables a los usos de suelo "Estaciones o terminales del Sistema de Transporte por Cable" e "Infraestructura asociada al Sistema de Transporte por Cable, incluyendo torres o pilonas", serán los correspondientes a los usos distintos al habitacional de interés social y popular.

C. Estudio de Impacto Urbano Territorial

Se adicionan los siguientes criterios normativos:

- El Estudio de Impacto Urbano Territorial identificará y valorará los impactos urbanos a generarse en las etapas de construcción y operación de los nuevos proyectos en un radio de 250 metros del predio del proyecto.
- En el caso de "Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable" e "Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas", la escala de análisis del Estudio de Impacto Urbano Territorial, deberá considerar tres niveles de análisis: regional o metropolitana, nivel municipal y a nivel local o de sitio, a fin de realizar una evaluación integral del proyecto.
- El Estudio de Impacto Urbano Territorial deberá determinar y señalar aquellos elementos urbanos que serán impactados durante las etapas de construcción y operación del proyecto. En caso de presentarse impactos negativos, el estudio deberá señalar las medidas de prevención, mitigación y/o compensación que se implementarán, las cuales deberán incorporarse al expediente de los proyectos que correspondan para su seguimiento.
- El Estudio de Impacto Urbano Territorial deberá contener mínimamente los siguientes elementos:
    - Datos del responsable del proyecto y del responsable del estudio técnico incluyendo identificación oficial, dirección y teléfono para recibir notificaciones, copia de cédula profesional.

- Datos generales del proyecto incluyendo ubicación y georreferenciación del predio, medidas y colindancias, memoria descriptiva del proyecto, planos del proyecto arquitectónico con cuadro de áreas y acreditación de la propiedad.
- Marco legal, normatividad y de planeación urbana aplicable al proyecto.
- Análisis e identificación de problemáticas urbanas, incluyendo la delimitación de la zona de estudio, cobertura y disponibilidad de servicios públicos e infraestructura urbana, usos de suelo actuales y densidad habitacional existentes, análisis de la imagen urbana, alturas de edificaciones en la zona de estudio, condiciones ambientales, características socioeconómicas, características demográficas, cobertura y disponibilidad de equipamientos urbanos, condiciones y características de la vivienda, análisis de riesgos y vulnerabilidad incluyendo la identificación de riesgos naturales y antropogénicos en la zona de estudio y su afectación al proyecto, así como el análisis de movilidad, el cual se retomará del estudio de impacto vial previamente elaborado.
- Identificación de potenciales impactos urbano- territoriales y las medidas de mitigación, prevención o compensación a implementar.

- No procederá la autorización de uso de suelo cuando el Estudio de Impacto Urbano Territorial no identifique impactos o no proponga medidas de mitigación prevención o compensación.
- Se incorporan al listado de usos de suelo que deberán presentar Estudio de Impacto Urbano Territorial los siguientes:
  - Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable.
  - Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas.
- Los usos de suelo "Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable" e "Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas" deberán presentar Estudio de Impacto Urbano Territorial, el cual deberá contar con la opinión técnica favorable de la autoridad estatal competente en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.

D. Estudio de impacto vial

Se adicionan los siguientes criterios normativos:

- El Estudio de impacto vial identificará y valorará los impactos viales a la movilidad de la zona a generarse con el proyecto en un radio de 250 metros del predio. El estudio deberá señalar las diferentes medidas de mitigación que el promovente, ejecutor o responsable del proyecto implementará.
- Además de los alcances establecidos en el Código Reglamentario Municipal, el Estudio de Impacto Vial deberá integrar el análisis de las condiciones de accesibilidad peatonal y universal, seguridad vial, así como la cobertura de transporte público y las condiciones de intermodalidad.
- Los usos de suelo condicionados a presentar Estudio de Impacto Urbano Territorial deberán presentar también Estudio de Impacto Vial.

- El contenido de los estudios de impacto vial será el determinado por el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.

E. Altura de edificaciones distintas al habitacional de interés social y popular y en la colindancia posterior del predio

Se adicionan los siguientes criterios normativos:

- Toda edificación y/o estructura cuya altura sea mayor a 30 metros deberá presentar, en su solicitud de licencia de uso de suelo, un dictamen aeronáutico emitido por la Agencia Federal de Aviación Civil, en el que determine que no representa un riesgo para la seguridad aérea.
- Se establece una "franja de restricción para alturas de edificaciones" en la zona donde se localice la infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas, la cual tendrá una distancia de 10 metros a cada lado de la vertical del cable del sistema de transporte en cuestión. La "franja de restricción para alturas de edificaciones" será aplicable para ampliaciones, adecuaciones estructurales, intervenciones y nuevas construcciones, que modifiquen la altura existente.
- La "franja de restricción para alturas de edificaciones" tiene naturaleza exclusivamente normativa y de seguridad, por lo que no constituye derecho de vía ni implica afectación expropiatoria por sí misma.
- En la "franja de restricción para alturas de edificaciones", las alturas máximas permitidas de las edificaciones serán de acuerdo a lo establecido en la siguiente tabla y en el Imagen 2:

Tabla 1. Alturas máximas permitidas sobre la "franja de restricción para alturas de edificaciones" en la zona donde se localice la infraestructura asociada al Sistema de Transporte por Cable.

No.	Línea	Clave	Tramo	Altura máxima de construcción (metros)
1	1	TR1	T3A-T3B	11
2	1	TR2	T2-T3A	11
3	1	TR3	T5 - T6	19
4	1	TR4	T4 - T5	32
5	1	TR5	T3B - T4	29
6	1	TR6	T8 - T12	23
7	1	TR7	T12 - T13	25
8	1	TR8	T13 - T14	24
9	1	TR9	T14 - T15	20
10	1	TR10	T15 - T16	9
11	1	TR11	T16 - T17	5
12	1	TR12	T17 - T18	5
13	1	TR13	Mayorazgo	7
14	1	TR14	T9 - T11	27
15	2	TR15	T1 - T2	5
16	2	TR16	T2 - T3	13
17	2	TR17	T3 - T4	24

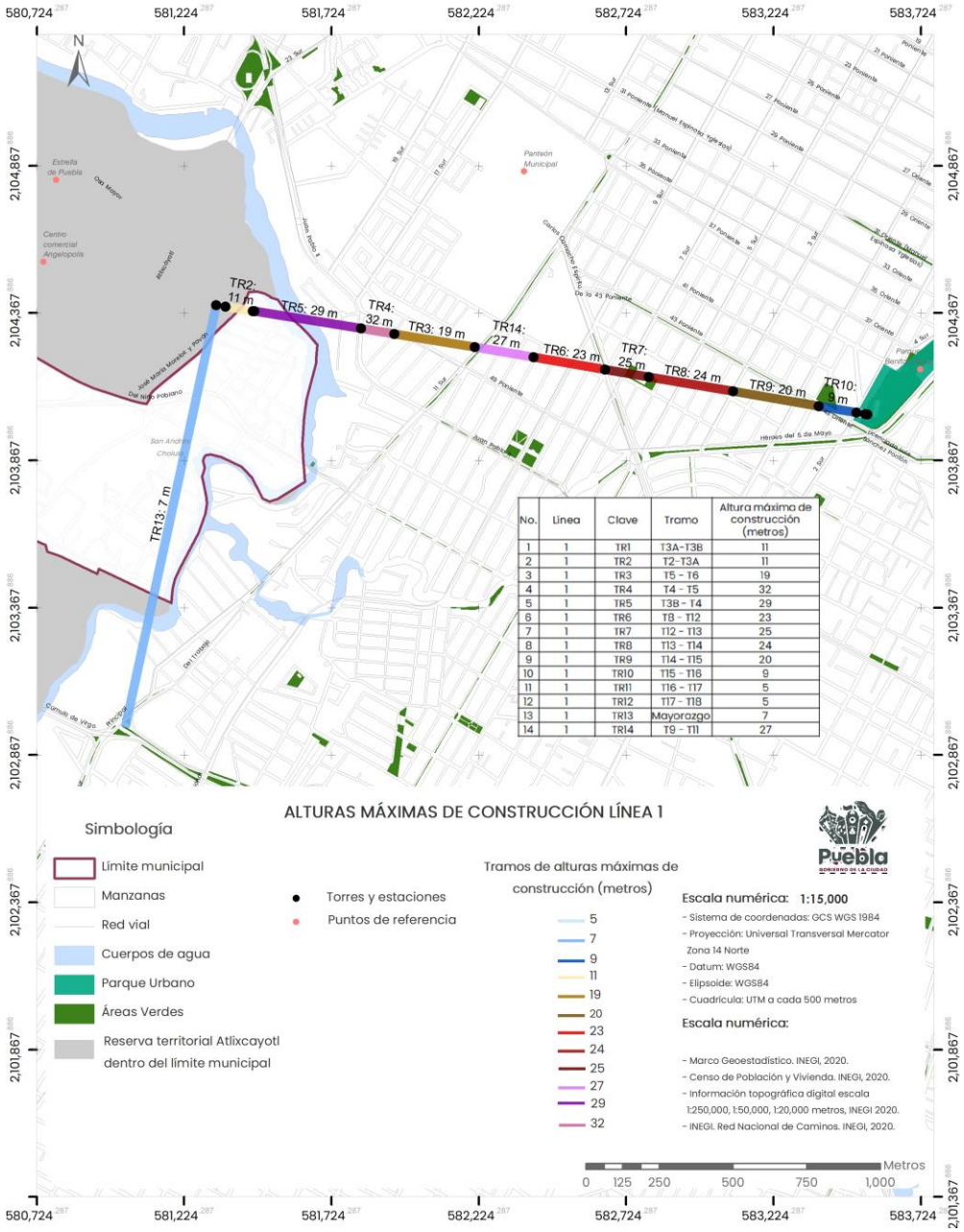
18	2	TR18	T4 - T5	35
19	2	TR19	T5 - T6	28
20	2	TR20	T6 - T7	25
21	2	TR21	T7 - T8	8
22	2	TR22	T9 - T10	5
23	2	TR23	T10 - T11	11
24	2	TR24	T11 - T12	23
25	2	TR25	T12 - T13	28
26	2	TR26	T13 - T14	22
27	2	TR27	T14 - T15	13
28	2	TR28	T15 - T16	22
29	2	TR29	T16 - T17	16
30	2	TR30	T17 - T18	13
31	2	TR31	T18 - T19	0
32	2	TR32	T22 - T23	0
33	2	TR33	T23 - T24	9
34	2	TR34	T24 - T25	13
35	2	TR35	T25 - T26	23
36	2	TR36	T26 - T27	20
37	2	TR37	T27 - T28	24
38	2	TR38	T28 - T29	16
39	2	TR39	T29 - T30	26
40	2	TR40	T30 - T31	19
41	2	TR41	T31 - T32A	18
42	2	TR42	T32A - T33	8
43	2	TR43	T33 - T34	6
44	3	TR44	T1 - T2	9
45	3	TR45	T2 - T3	21
46	3	TR46	T3 - T4	24
47	3	TR47	T4 - T5	20
48	3	TR48	T5 - T6	23
49	3	TR49	T6 - T7	25
50	3	TR50	T7 - T8	23
51	3	TR51	T8 - T9	16
52	3	TR52	T9 - T10	22
53	3	TR53	T10 - T11	16
54	3	TR54	T11 - T12	11
55	3	TR55	T12 - E2EB1	0
56	3	TR56	E2EB1 - E2EB2	0
57	3	TR57	E2EB2 - T13	0
58	3	TR58	T13 - T14	7
59	3	TR59	T14 - T15	7
60	3	TR60	T15 - T16	19

61	3	TR61	T16 - T17	16
62	3	TR62	T17 - T18	26
63	3	TR63	T18 - T19	28
64	3	TR64	T20 - T21	31
65	3	TR65	T19 - T20	22
66	3	TR66	T21 - T22	24
67	3	TR67	T22 - T23	21
68	3	TR68	T23 - T24	22
69	3	TR69	T24 - T25	25
70	3	TR70	T25 - T26	10
71	3	TR71	T26 - T27	0
72	3	TR72	T27 - E3EB	0
73	4	TR73	T1 - T2	3
74	4	TR74	T3A - T3B	19
75	4	TR75	T3B - T4	19
76	4	TR76	T4 - T5	18
77	4	TR77	T5 - T6	18
78	4	TR78	T7 - T8	5
79	4	TR79	T6 - T7	13
80	4	TR80	T2 - T3A	9

Nota. Las alturas máximas permitidas se retoman de los requerimientos de restricción de alturas de edificaciones en una franja de restricción definida por la Secretaría de Infraestructura del Gobierno del Estado en el Estudio Técnico Justificativo para la presente Modificación Parcial.

- Los tramos con altura máxima 0 corresponden a zonas donde, por razones técnicas y de seguridad asociadas al sistema, no resulta procedente autorizar nuevas edificaciones dentro de la franja, sin perjuicio del análisis específico de la autoridad competente.
- En la “franja de restricción para alturas de edificaciones” en la zona donde se localice la infraestructura asociada al Sistema de Transporte por Cable, se restringen instalaciones, estructuras, antenas de telecomunicaciones, infraestructura energética y construcciones similares que invadan o comprometan las condiciones de seguridad de la Franja de restricción para alturas.

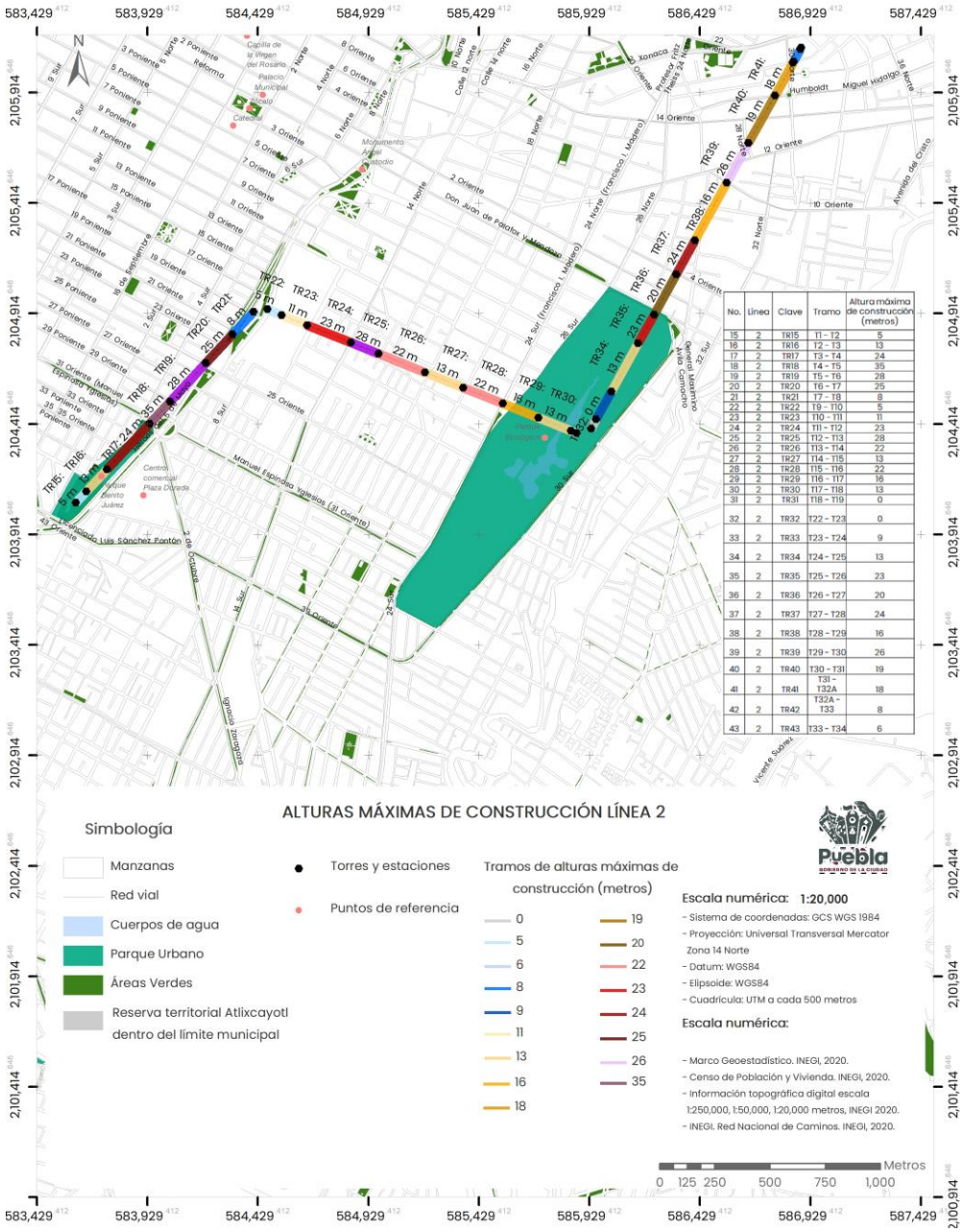
Imagen 2. Mapa de Alturas máximas de construcción permitidas en la "franja de restricción para alturas de edificaciones" (Línea 1).



No.	Línea	Clave	Tramo	Altura máxima de construcción (metros)
1	1	TR1	T3A-T3B	11
2	1	TR2	T2-T3A	11
3	1	TR3	T5 - T6	19
4	1	TR4	T4 - T5	32
5	1	TR5	T3B - T4	29
6	1	TR6	T8 - T12	23
7	1	TR7	T12 - T13	25
8	1	TR8	T13 - T14	24
9	1	TR9	T14 - T15	20
10	1	TR10	T15 - T16	9
11	1	TR11	T16 - T17	5
12	1	TR12	T17 - T18	5
13	1	TR13	Mayorazgo	7
14	1	TR14	T9 - T11	27

Nota: El grosor de los "tramos de alturas máximas de construcción" representados en el mapa, son solo representativos y no corresponde a la anchura de la "franja de restricción para alturas de edificaciones".

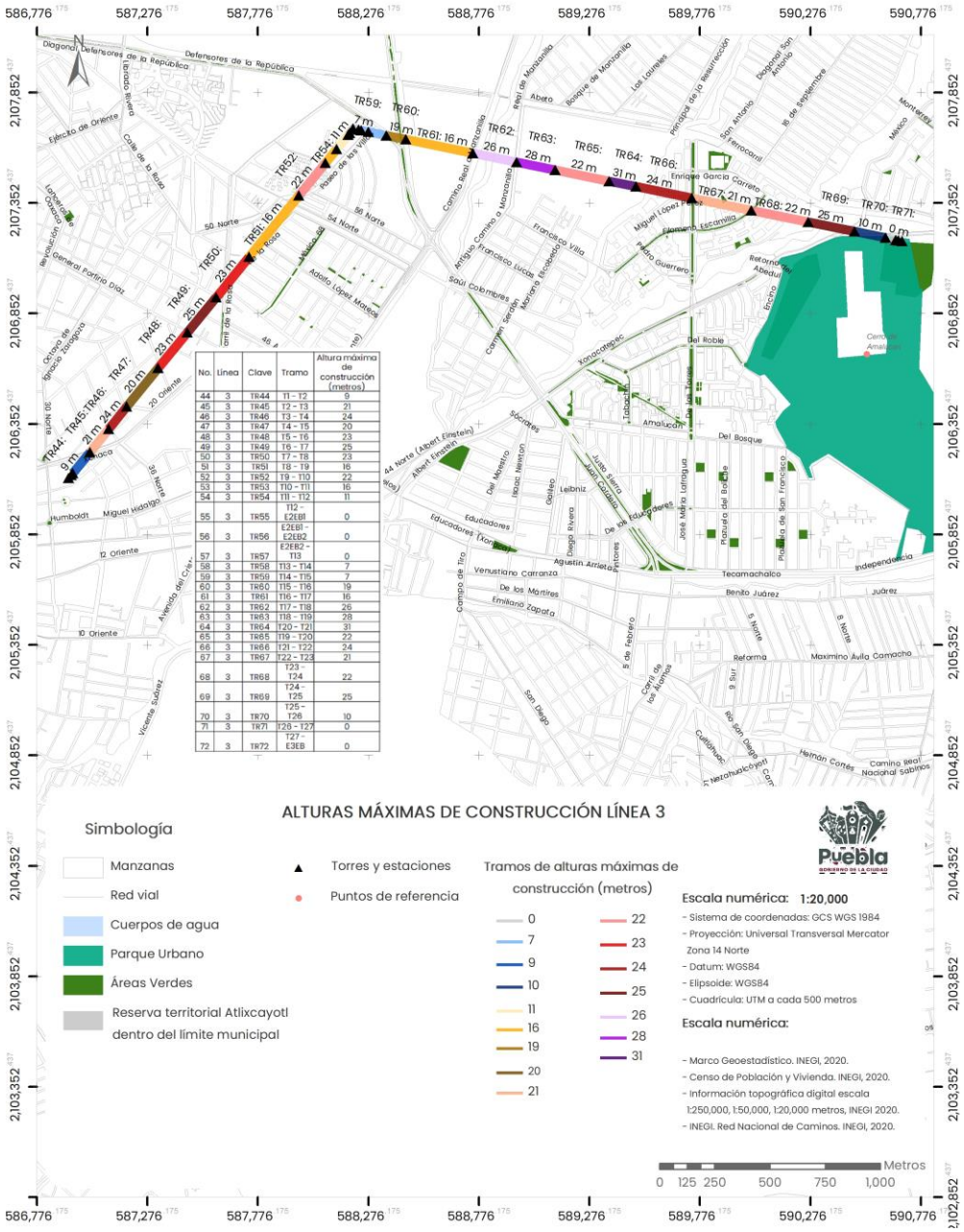
Imagen 3. Mapa de Alturas máximas de construcción permitidas en la "franja de restricción para alturas de edificaciones" (Línea 2).



No.	Línea	Clave	Tramo	Altura máxima de construcción (metros)
15	2	TR15	T1 - T2	5
16	2	TR16	T2 - T3	13
17	2	TR17	T3 - T4	24
18	2	TR18	T4 - T5	35
19	2	TR19	T5 - T6	28
20	2	TR20	T6 - T7	25
21	2	TR21	T7 - T8	8
22	2	TR22	T9 - T10	5
23	2	TR23	T10 - T11	11
24	2	TR24	T11 - T12	23
25	2	TR25	T12 - T13	28
26	2	TR26	T13 - T14	22
27	2	TR27	T14 - T15	13
28	2	TR28	T15 - T16	22
29	2	TR29	T16 - T17	16
30	2	TR30	T17 - T18	13
31	2	TR31	T18 - T19	0
32	2	TR32	T22 - T23	0
33	2	TR33	T23 - T24	9
34	2	TR34	T24 - T25	13
35	2	TR35	T25 - T26	23
36	2	TR36	T26 - T27	20
37	2	TR37	T27 - T28	24
38	2	TR38	T28 - T29	16
39	2	TR39	T29 - T30	26
40	2	TR40	T30 - T31	19
41	2	TR41	T31 - T32A	18
42	2	TR42	T32A - T33	8
43	2	TR43	T33 - T34	6

Nota: El grosor de los "tramos de alturas máximas de construcción" representados en el mapa, son solo representativos y no corresponde a la anchura de la "franja de restricción para alturas de edificaciones".

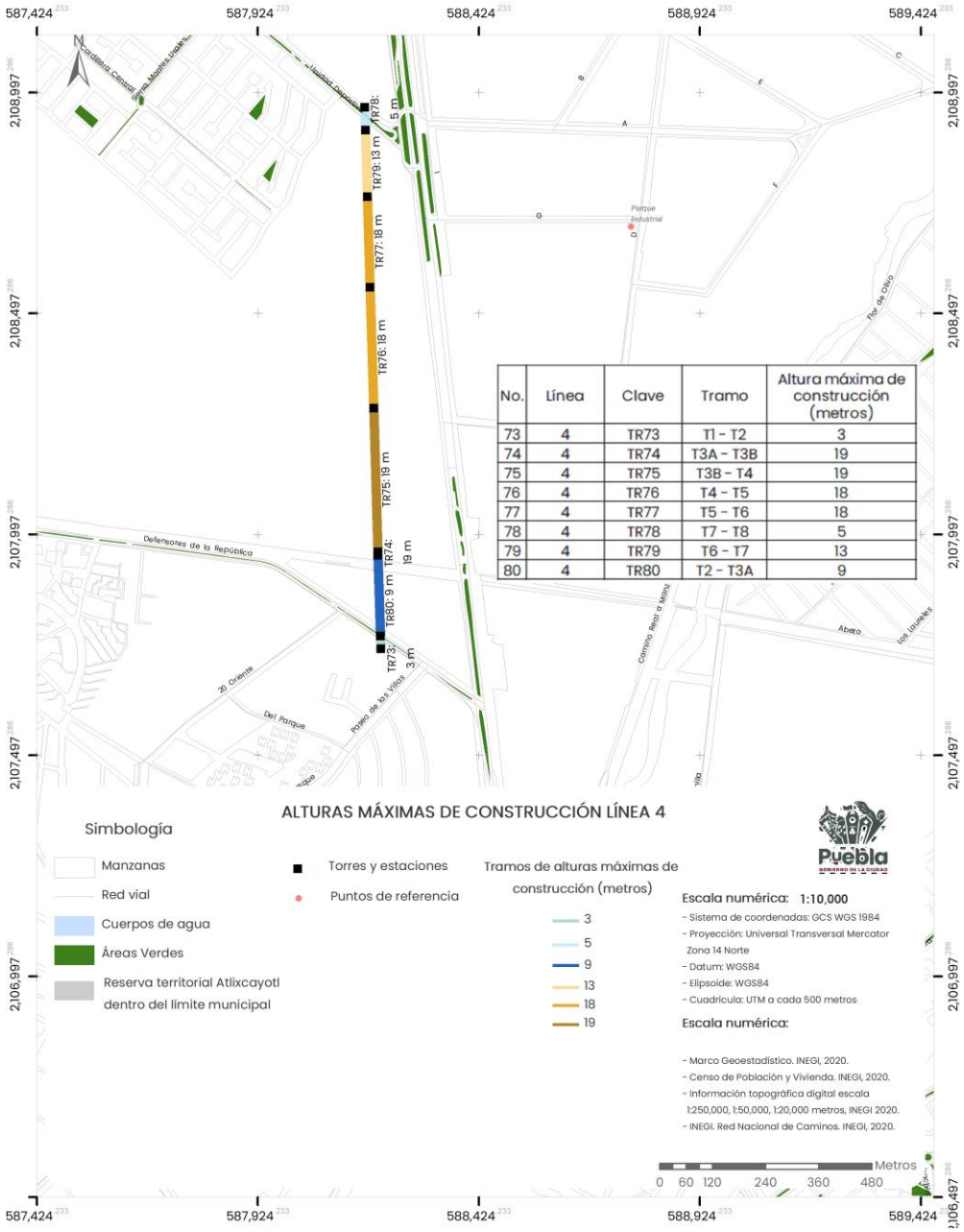
Imagen 4. Mapa de Alturas máximas de construcción permitidas en la "franja de restricción para alturas de edificaciones" (Línea 3).



No.	Línea	Clave	Tramo	Altura máxima de construcción (metros)
44	3	TR44	T1 - T2	9
45	3	TR45	T2 - T3	21
46	3	TR46	T3 - T4	24
47	3	TR47	T4 - T5	20
48	3	TR48	T5 - T6	23
49	3	TR49	T6 - T7	25
50	3	TR50	T7 - T8	23
51	3	TR51	T8 - T9	16
52	3	TR52	T9 - T10	22
53	3	TR53	T10 - T11	16
54	3	TR54	T11 - T12	11
55	3	TR55	T12 - E2EB1	0
56	3	TR56	E2EB1 - E2EB2	0
57	3	TR57	E2EB2 - T13	0
58	3	TR58	T13 - T14	7
59	3	TR59	T14 - T15	7
60	3	TR60	T15 - T16	19
61	3	TR61	T16 - T17	16
62	3	TR62	T17 - T18	26
63	3	TR63	T18 - T19	28
64	3	TR64	T20 - T21	31
65	3	TR65	T19 - T20	22
66	3	TR66	T21 - T22	24
67	3	TR67	T22 - T23	21
68	3	TR68	T23 - T24	22
69	3	TR69	T24 - T25	25
70	3	TR70	T25 - T26	10
71	3	TR71	T26 - T27	0
72	3	TR72	T27 - E3EB	0

Nota: El grosor de los "tramos de alturas máximas de construcción" representados en el mapa, son solo representativos y no corresponde a la anchura de la "franja de restricción para alturas de edificaciones".

Imagen 5. Mapa de Alturas máximas de construcción permitidas en la "franja de restricción para alturas de edificaciones" (Línea 4).



No.	Línea	Clave	Tramo	Altura máxima de construcción (metros)
73	4	TR73	T1 - T2	3
74	4	TR74	T3A - T3B	19
75	4	TR75	T3B - T4	19
76	4	TR76	T4 - T5	18
77	4	TR77	T5 - T6	18
78	4	TR78	T7 - T8	5
79	4	TR79	T6 - T7	13
80	4	TR80	T2 - T3A	9

Nota: El grosor de los "tramos de alturas máximas de construcción" representados en el mapa, son solo representativos y no corresponde a la anchura de la "franja de restricción para alturas de edificaciones".

F. Criterios para Corredores Urbanos

Se adicionan los siguientes criterios normativos:

- La autorización de uso de suelo para "Estaciones y terminales del sistema de transporte por cable" tendrá el carácter de uso condicionado, quedando circunscrita al área de influencia de las secciones de los Corredores Urbanos que se enlistan en la tabla a continuación:

Tabla 2. Corredores urbanos que condicionan la localización del uso de suelo "Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable".

Clave	Tipo de corredor urbano	Nombre del corredor urbano	Sección del corredor urbano	
			Inicia	Termina
CMOV P-3 CAI-18	CMOV-Corredor de Movilidad; CU Alto Impacto	Blvd. Héroes del 5 de Mayo	Av. 11 Oriente	Av. 23 Oriente
			Av. 31 Oriente	Av. 43 Poniente
CAI-30	CU Alto Impacto	Carretera Federal Puebla-Tehuacán	Autopista México- Puebla	Vía férrea
CAI-53	CU Alto Impacto	Blvd. Xonacatepec	Av. De las Torres	Av. México- Ferrocarril
CAI-64	CU Alto Impacto	Av. 30 Sur	Av. Don Juan de Palafox y Mendoza	Av. 35 Oriente
CMOV-2 CAI-42	CMOV- Corredor de Movilidad; CU Alto Impacto	11 Sur	C. Francisco Javier Mina	Av. Las Margaritas
CUMS-14	CU Uso Mixtos y Servicios	Blvd. Xonaca	C. 30 Norte	C. 32 Norte
CUMS-88	CU Uso Mixtos y Servicios	Diagonal Defensores de la República	Vía férrea	Carretera Federal Puebla-Tehuacán

- Para efectos del presente programa, el área de influencia de un corredor urbano corresponde a la franja de terreno ubicada dentro de los 100 metros medidos a partir de cada lado del eje del corredor urbano.

G. Usos de suelo en la Reserva Territorial Atlixcáyotl

Se adicionan los siguientes criterios normativos:

- Se dejan sin efectos los tres criterios normativos en virtud del apartado "Usos de suelo en la Reserva Territorial Atlixcáyotl" de la Actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 2 de mayo de 2016 (PMDUSP 2016), ya que, el lunes 19 de febrero de 2024, se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Puebla la Actualización del Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula.
- En la zona denominada Reserva Territorial Atlixcáyotl- Quetzalcóatl definida en la zonificación secundaria del PMDUSP 2016, la normativa de uso de suelo, compatibilidad y sus condicionantes serán las establecidas en el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuautlancingo,

Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula vigente, previa factibilidad de uso de suelo emitida por la autoridad estatal competente en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, conforme a dicho Programa Subregional y a la normativa aplicable.

H. Derechos de vía

Se adicionan los siguientes criterios normativos:

- La instalación de infraestructura, así como cualquier otra intervención sobre los derechos de vía de las líneas de alta tensión, ductos PEMEX o vías férreas deberá contar previamente con la autorización técnico- jurídica de la instancia que tenga a su cargo la administración, regulación o resguardo del derecho de vía correspondiente.

VI. Instrumentación

La presente Modificación Parcial a la Actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla tiene un alcance estrictamente normativo, ya que se limita a la incorporación de nuevas compatibilidades de usos y destinos del suelo y a la adición de criterios específicos para regular el establecimiento y desarrollo de nueva infraestructura asociada al transporte público. Por tanto, su implementación no requiere, por sí misma, la creación de nuevas estructuras administrativas, programas de inversión, mecanismos financieros o instrumentos complementarios de gestión urbana, sino la adecuada aplicación de las disposiciones normativas por parte de las autoridades municipales competentes, sin perjuicio de los dictámenes, autorizaciones, licencias, permisos, factibilidades, opiniones técnicas y resoluciones que, conforme a la normativa aplicable, deban obtenerse para proyectos específicos.

En términos operativos, la instrumentación de la presente modificación se materializará mediante los procedimientos de análisis, evaluación y autorización de los proyectos o solicitudes que, en su caso, sean presentados por la instancia promovente competente del Gobierno del Estado de Puebla ante el Ayuntamiento, en los términos de la legislación aplicable. Lo anterior implica la incorporación de los nuevos criterios normativos al proceso ordinario de expedición de factibilidades, constancias, licencias, permisos y demás autorizaciones en materia de uso de suelo y desarrollo urbano, en su caso, y siempre que se acredite el cumplimiento integral de los requisitos normativos y sectoriales aplicables.

La dependencia responsable de la implementación de la presente modificación será la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla, en su carácter de autoridad encargada de aplicar la normatividad urbana municipal y de vigilar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla y demás ordenamientos aplicables.

Para ello, la Secretaría deberá verificar que los proyectos que soliciten autorización de uso de suelo para infraestructura y equipamiento de transporte público cumplan cabalmente con los nuevos criterios normativos incorporados al presente instrumento, así como con las disposiciones municipales aplicables. Particularmente, la evaluación deberá orientarse a verificar que las nuevas intervenciones urbanas se desarrollen bajo criterios de seguridad, sostenibilidad, prevención de riesgos y mitigación de impactos urbanos y ambientales.

De manera específica, la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano deberá corroborar la presentación de los estudios, dictámenes, autorizaciones y opiniones técnicas que se establezcan en la nueva normativa, especialmente aquellos relacionados con:

- La prevención y mitigación de riesgos naturales y antropogénicos;
- La evaluación de los impactos urbano-territoriales derivados de las etapas de construcción y operación de los proyectos;
- La identificación y mitigación de los impactos a la movilidad y a la infraestructura vial existente;
- La prevención, mitigación y compensación de los impactos ambientales;
- La protección del espacio público, las áreas verdes y los equipamientos urbanos;
- La observancia de las restricciones urbanísticas y de seguridad que resulten aplicables.

Asimismo, la implementación de la presente Modificación Parcial deberá realizarse bajo un esquema de coordinación interinstitucional con las dependencias y entidades estatales y federales que, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, emitan dictámenes, autorizaciones o resoluciones necesarias para la viabilidad de los proyectos. En este sentido, la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano deberá integrar y valorar los resolutivos emitidos por las autoridades competentes en materia de movilidad, protección civil, medio ambiente, riesgos, infraestructura y seguridad, previo al otorgamiento de cualquier autorización urbanística.

En particular, y conforme a sus atribuciones, la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano, analizará y evaluará el Estudio de Impacto Urbano-Territorial y el Estudio de Impacto Vial, este último en coordinación con la Secretaría de infraestructura y Movilidad. De igual forma, la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano, específicamente el área encargada de la gestión de riesgos, analizará los estudios y evaluaciones en materia de riesgos y protección civil.

Es importante mencionar que, la autoridad municipal, promoverá, en el ámbito de su competencia, la complementariedad técnica y jurídica las diversas factibilidades y autorizaciones en materia de compatibilidad de usos de suelo y movilidad urbana que se emitan en el ámbito municipal y estatal para “Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable” y de “Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas”, con el propósito de garantizar el desarrollo armónico del proyecto con su entorno urbano.

En materia de coordinación interinstitucional, el intercambio de información, el trabajo técnico conjunto, la definición de criterios técnicos para la emisión de autorizaciones, así como el seguimiento de proyectos de usos de suelo correspondientes a “Estaciones y/o terminales del sistema de transporte por cable” y de “Infraestructura asociada al sistema de transporte por cable incluyendo torres o pilonas”, se realizará a través de mesas de trabajo en la que participarán, entre otros, la Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano, la Secretaría de Infraestructura y Movilidad, y la Secretaría de Medio Ambiente. A lo anterior, se añadirá el

seguimiento que deberá realizarse por medio del Consejo Municipal de Desarrollo Urbano y Vivienda, a fin de identificar áreas de oportunidad para el mejor funcionamiento de los proyectos en cuestión.

Por su naturaleza, la presente modificación no genera derechos adquiridos para el establecimiento automático de nuevos proyectos de transporte público, ni implica la autorización directa de infraestructura específica alguna. La compatibilidad de uso de suelo y las autorizaciones correspondientes estarán condicionadas al cumplimiento integral de los criterios normativos establecidos en el presente instrumento, así como a la obtención de las autorizaciones y dictámenes exigidos por la legislación aplicable.

Tabla 3. Elementos para la instrumentación de la Modificación Parcial del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla.

Componente	Descripción	Dependencia responsable	Instrumentos de verificación
Aplicación de la nueva compatibilidad de usos de suelo	Análisis de solicitudes de autorización para nuevos proyectos de transporte público conforme a la nueva Tabla de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo.	Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano	Dictamen de uso de suelo y expedientes técnicos.
Verificación de criterios normativos	Revisión del cumplimiento de las disposiciones normativas incorporadas mediante la presente modificación parcial.	Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano	Criterios normativos del PMDUSP y normativa complementaria.
Prevención y mitigación de riesgos	Verificación de dictámenes de riesgo, estudios de mecánica de suelos y demás estudios en materia de protección civil.	Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano, en coordinación con las autoridades competentes.	Dictámenes de riesgo y estudios especializados.
Evaluación de impactos urbano-territoriales	Revisión de los efectos de los proyectos sobre la estructura urbana, equipamientos, espacio público e infraestructura urbana.	Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano	Estudio de Impacto Urbano Territorial y medidas de mitigación.
Evaluación de impactos a la movilidad	Análisis de las afectaciones y medidas de mitigación sobre la movilidad y la infraestructura vial.	Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano, en coordinación con autoridades estatales de movilidad.	Estudio de Impacto Vial y Verificación de Factibilidad en Materia de Movilidad.
Evaluación ambiental	Verificación del cumplimiento de la normatividad ambiental aplicable y de las medidas de prevención y mitigación correspondientes.	Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano, en coordinación con las autoridades ambientales competentes.	Verificación de la Resolución favorable en materia de impacto ambiental.
Coordinación interinstitucional	Integración de opiniones, autorizaciones y resoluciones emitidas por las dependencias estatales y federales competentes.	Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano.	Expediente técnico y resoluciones de las autoridades competentes.
Seguimiento y control administrativo	Integración, resguardo y seguimiento de los expedientes derivados de las autorizaciones otorgadas.	Secretaría de Gestión y Desarrollo Urbano.	Expedientes administrativos y actos de autorización.

Fuente. Elaboración propia.

Bibliografía

- Diario Oficial de la Federación, 5 de febrero de 1917. **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**. Últimas reformas publicadas DOF 02-06-2026.
- Diario Oficial de la Federación, 6 de junio de 2012. **Ley General de Cambio Climático**. Última reforma publicada DOF 01-04-2024.
- Diario Oficial de la Federación, 28 de noviembre de 2016. **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**. Última reforma publicada DOF 01-04-2024.
- Diario Oficial de la Federación, 17 de mayo de 2022. **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.** Última reforma publicada DOF 29-12-2023.
- Gobierno de México. (2025). **Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030.** Presidencia de La República. Recuperado de: https://www.gob.mx/presidencia/documentos/plan-nacional-de-desarrollo-2025-2030-391771
- Gobierno de Puebla. (2025). **Plan Estatal de Desarrollo Puebla 2024-2030.** Recuperado: https://ped2024-2030.puebla.gob.mx/
- H. Ayuntamiento de Puebla. (2017). **Programa de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Puebla.**
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2015). **Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015.**
- Periódico Oficial del Estado, 2 de octubre de 1917. **Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla.** Ultima reforma 5 de junio de 2025.
- Periódico Oficial del Estado, 23 de marzo de 2001. **Ley Orgánica Municipal.** Ultima reforma 15 de octubre de 2025.
- Periódico Oficial del Estado, 19 de noviembre de 2013. **Ley de Cambio Climático del Estado de Puebla**. Ultima reforma 9 de abril de 2021.
- Periódico Oficial del Estado, 19 de diciembre de 2017. **Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Puebla.** Ultima reforma 4 de diciembre de 2025.
- Periódico Oficial del Estado, 3 de diciembre de 2021. **Ley de Transporte del Estado de Puebla.** Ultima reforma 4 de diciembre de 2025.
- Periódico Oficial del Estado, 21 de octubre de 2022. **Código Reglamentario para el Municipio de Puebla.**
- Periódico Oficial del Estado, 11 de octubre de 2023. **Programa Metropolitano de Puebla-Tlaxcala. Síntesis Ejecutiva 2023.**
- Periódico Oficial del Estado, 5 de diciembre de 2023. **Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla.** Ultima reforma 18 de junio de 2025.
- Periódico Oficial del Estado, 13 de enero de 2025. **ACUERDO del Ejecutivo del Estado, por el que aprueba el Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Puebla. Publicación del Programa Estatal de Ordenamiento Ecológico del Estado de Puebla.**
- Periódico Oficial del Estado, 28 de agosto de 2025. **Declaratoria que emite la Secretaría de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado, por la que determina la necesidad de implementación del Servicio Público de Transporte en la modalidad de "Sistema de Transporte por Cable.**
- Periódico Oficial del Estado, 5 de septiembre de 2025. **ACUERDO de Cabildo del Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla, de fecha 30 de julio de 2025, que aprueba el Punto de Acuerdo presentado por el Presidente Municipal, por el que aprueba la actualización del Plan Municipal de Desarrollo 2024-2027.**
- Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat). (2016). **Nueva agenda urbana.** Recuperado de: https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf

- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2021). **Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT) 2020-2040.** Recuperado de: https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-ordenamiento-territorial-de-la-sedatu-2020-2040
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2023). **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023-2042.** Recuperado de: https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). (2025). **Actualización de la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC). Visión 10–20–40.** Recuperado de: https://www.gob.mx/semarnat/documentos/actualizacion-de-la-estrategia-nacional-de-cambio-climatico

Nota técnica cartográfica

Nombre: Mapas de alturas máximas de construcción permitidas en la "franja de restricción para alturas de edificaciones" en la zona donde se localice la infraestructura asociada al Sistema de Transporte por Cable.
Descripción: Mapa que representa el trazo general, los tramos, la localización de las torres y las alturas máximas permitidas de las edificaciones en la "franja de restricción para alturas de edificaciones" establecida en la Modificación Parcial a la Actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla.
Fecha de elaboración: 31 de agosto de 2026.
Responsable de elaboración: Dirección de Planeación Estratégica. Instituto Municipal de Planeación.
Fuente de información:

- Marco geoestadístico 2020 (INEGI, 2020).
- Red nacional de caminos 2026 (INEGI, 2026).
- Red hidrográfica nacional 2015 (INEGI, 2015).
- Actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla (H. Ayuntamiento de Puebla, 2016).
- Estudio Técnico Justificativo para la Modificación Parcial de la Actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla (Secretaría de Infraestructura. Gobierno del Estado de Puebla, 2016).

Proyección cartográfica: Universal Transversal de Mercator (UTM) zona 14 norte.
Datum: WGS84.
Escala: 1:15,000.
Criterio de delimitación: El trazo de las líneas, tramos y torres del Sistema de Transporte por Cable en formato shape fue retomado de la información adjunta del Estudio Técnico Justificativo para la Modificación Parcial de la Actualización del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Sustentable de Puebla.
Metodología de procesamiento de información y diseño cartográfico: El procesamiento y diseño implicó las siguientes actividades técnicas:

1. Reproyección de las capas geográficas originales a la proyección UTM Zona 14 norte, datum WGS84
2. Revisión y corrección de características topológicas de la capas.
3. Limpieza y ordenamiento de tablas de atributos de las capas utilizadas
4. Conformación de mapa base por medio del software ArcMap 10.8
5. Diseño y representación cartográfica para incluir colores, texturas, transparencias y anchura de líneas, puntos y polígonos por medio del software ArcMap 10.8.
6. Inclusión de simbología, etiquetas y logo oficial por medio del software ArcMap 10.8
7. Generación de mapa de salida en formato JPG y PDF.