



Evaluación de Diseño del programa presupuestario E043 Programa de Movilidad.

Ejercicio fiscal 2016

Secretaría de Finanzas y Administración
Subsecretaría de Planeación
Dirección de Evaluación

Directorio

Guillermo Bernal Miranda

Secretario de Finanzas y Administración.

Karem Merielle Rojo

Subsecretaria de Planeación

Luis David Guzmán Alanis

Director de Evaluación

Carmen Mireya Calderón González

Subdirectora de Evaluación de Programas

David Hernández Rojas

Jefe del Departamento de Programas Estatales

Carolina Olague Mota

Evaluadora

<http://www.evaluacion.puebla.gob.mx/>

Índice

Introducción	4
Características del Programa	5
I. Justificación de la creación y diseño del programa	8
II. Contribución a las metas y estrategias nacionales.....	12
III. Población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad	16
IV. Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención	24
V. Matriz de Indicadores para Resultados.....	27
VI. Presupuesto y rendición de cuentas	43
VII. Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales	47
Hallazgos y recomendaciones por sección temática	48
Anexo 3: Matriz de Indicadores para Resultados del programa	51
Anexo 6: Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados	64
Anexo 9: Valoración Final del programa	66
Anexo 10: Análisis de Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas	67

Introducción

De acuerdo con la Ley de Presupuesto y Gasto Público del Estado de Puebla, el programa presupuestario (pp) es la categoría programática-presupuestal que permite organizar, en forma representativa y homogénea las actividades integradas y articuladas que proveen productos (bienes y servicios), tendientes a lograr un resultado y beneficio en una población el cual es medido a partir de metas e indicadores. Así pues, la evaluación de diseño de estos instrumentos genera información que resulta de utilidad para la toma de decisiones, a fin de mejorar la lógica interna de cada pp, es decir, saber si su esquema actual contribuye a la solución del problema para el cual fueron creados.

Este documento presenta los resultados de la evaluación en materia de Diseño al Pp **E043 Programa de Movilidad**; la cual fue realizada por la Dirección de Evaluación adscrita a la Subsecretaría de Planeación de la Secretaría de Finanzas y Administración, cuyas atribuciones para realizar este ejercicio se encuentran establecidas en los artículos 35 fracción LXXXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Estatal; y 53 fracciones IV, VI, VII, VIII, IX y XIV del Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas y Administración, dando cumplimiento a las acciones previstas en el numeral 19 del Programa Anual de Evaluación para el Ejercicio Fiscal 2016.

La metodología empleada para este análisis fue tomada del Modelo de Términos de Referencia para la Evaluación de Diseño que publica el Consejo Nacional de Evaluación de la Política Social (CONEVAL) cuyas secciones temáticas son las siguientes:

Núm.	Nombre del apartado	Preguntas	Total
I	Justificación de la creación y del diseño del programa	1 a 3	3
II	Contribución a las metas y estrategias nacionales	4 a 6	3
III	Población potencial, objetivo y atendida y mecanismos de elegibilidad	7 a 12	6
IV	Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención	13 a 15	3
V	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	16 a 26	11
VI	Presupuesto y rendición de cuentas	27 a 29	3
VII	Complementariedades y coincidencias con otros programas federales	30	1
	TOTAL	30	30

Características del Programa

Identificación del Programa	
Nombre	E043 Programa de Movilidad.
Dependencia y/o entidad coordinadora	Secretaría de Infraestructura y Transportes.
Unidad responsable	Subsecretaría de Transportes.
Año de inicio de operación	2016
Justificación de su creación	Optimizar la movilidad de personas para disminuir los niveles de congestamiento vehicular y los tiempos recorridos, enfocando el programa a obras y programas de movilidad que contribuyan a incrementar la competitividad del estado.

Problema o necesidad que pretende atender

Los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio utilizan medios de transporte inadecuados a sus necesidades de desplazamiento, situación relevante que se agrava a medida que se incrementa el tamaño del parque vehicular en la entidad.

Metas y objetivos estatales a los que se vincula

Plan Nacional de Desarrollo 2012-2018

Meta nacional: México Próspero

Objetivo 4.9. Contar con infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar las actividades económicas.

Estrategia 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Líneas de acción: Transporte Urbano Masivo:

– Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.

– Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

Actualización del Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017

Eje 1: Más empleo y mayor inversión.

Capítulo 1.4. Innovación para movilizar y acercar a Puebla.

Objetivo 1.4.2. Contar con un Sistema Integrado de Transporte Masivo de la Zona Metropolitana de Puebla, seguro, confiable y rápido para los usuarios, y que distinga a Puebla como una de las ciudades más modernas del país en el tema de movilidad.

Descripción de los objetivos del programa, así como de los bienes y/o servicios que ofrece

Fin: Contribuir a impulsar la competitividad de los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio mediante el impulso a formas de transporte rápidas, seguras y económicas.

Propósito: Los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio se benefician con alternativas de movilidad eficiente y segura.

Componentes:

1. Gestiones para incrementar la movilidad en el Estado de Puebla concretadas.
2. Estudios Técnicos de Impacto Social elaborados.
3. Trámites para el servicio público y mercantil realizados.
4. Proyectos de inversión en materia de infraestructura y transportes gestionados.
5. Atención ciudadana en temas de movilidad a través de tecnologías de la información y comunicaciones otorgada.

Identificación y cuantificación de las poblaciones potencial, objetivo y atendida (desagregada por sexo, grupos de edad, población indígena y entidad federativa, cuando aplique)

Población potencial: 4,165,290.81 habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado.

Población objetivo: 2,089,306.19 habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio.

Población atendida: 2,075,984.63 habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio y que no hayan sido atendidos.

Estrategia de cobertura y mecanismos de focalización

De acuerdo documento denominado *Análisis de la Población Objetivo* se establecieron los siguientes criterios de focalización:

Población potencial: ubicación social.

Población objetivo: capacidad de contribución.

Población de focalización: factibilidad de atención.

Presupuesto aprobado

\$ 7,451,808.00

Principales metas de Fin, Propósito y Componentes

Fin: Obtener 46.5 de calificación general del Índice de Competitividad Estatal.

Propósito: Satisfacer el 14% de los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio se benefician por la implementación del Sistema de Transporte masivo.

Componente 1: Concretar 100 gestiones para incrementar la movilidad en el Estado de Puebla.

Componente 2: Elaborar 100 estudios técnicos de impacto social.

Componente 3: Realizar 100 trámites para el servicio público y mercantil.

Componente 4: Gestionar 100 proyectos de inversión en materia de infraestructura y transportes.

Componente 5: Otorgar 100 acciones en materia de atención ciudadana en temas de movilidad a través de tecnologías de la información y comunicación.

Valoración del diseño del programa respecto a la atención del problema o necesidad

Se detectó como área de mejora la correcta identificación de la población objetivo, ya que tras el análisis realizado al Árbol de Problemas y Soluciones se observa que la población directa beneficiada con las acciones emprendidas por la Secretaría mediante el programa E043 son los concesionarios, permisionarios y choferes del transporte público, no los habitantes del Estado de Puebla.

Adicionalmente, tras la fusión de la Secretaría de Transportes e Infraestructura se presentó la oportunidad de redireccionar la finalidad del programa; lo cual no fue logrado con éxito a pesar de contar con el sustento teórico.

I. Justificación de la creación y diseño del programa

1. El problema o necesidad prioritaria que busca resolver el programa está identificado en un documento que cuenta con la siguiente información:
 - a) El problema y/o necesidad se formula como un hecho negativo o como una situación que pueda ser revertida.
 - b) Se define la población que tiene el problema y/o necesidad.
 - c) Se define el plazo para su revisión y actualización.

Respuesta:	Sí
Nivel:	2
Criterio:	El programa tiene identificado el problema o necesidad que busca resolver, y problema cumple con al menos una de las características establecidas en la pregunta.

El problema del Pp E043 se identificó en dos documentos, el primero denominado *Análisis de la población objetivo* que forma parte del proceso de programación y presupuesto que se realiza anualmente por la Unidad de Programación y Presupuesto de la Secretaría de Finanzas y Administración; y el segundo, el *Árbol del Problema* que forma parte de la estructura analítica de conformación de la MIR.

El problema es definido como: *los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio utilizan medios de transporte inadecuados a sus necesidades de desplazamiento*. Como se observa, el problema no está redactado como un hecho negativo o necesidad; sino como la usencia de un servicio, específicamente de transporte.

Explícitamente los documentos analizados carecen de información que permita verificar el plazo para su revisión y/o actualización; no obstante y de acuerdo al ciclo presupuestario, el proceso de revisión y actualización del problema del PP E043 es anual.

Por lo cual, se sugiere retomar la problemática identificada en los diagnósticos elaborados para el Plan Estatal de Desarrollo (PED) y la actualización del Programa Sectorial de Transportes para elaborar la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) de acuerdo a la Metodología de Marco Lógico (MML) propuesta por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

2. Existe un diagnóstico del problema que atiende el programa que describa de manera específica:
- Causas, efectos y características del problema.
 - Cuantificación y características de la población que presenta el problema.
 - Ubicación territorial de la población que presenta el problema.
 - Plazo para su revisión y actualización.

Respuesta:	Sí
Nivel:	3
Criterio:	El programa cuenta con documentos, información y/o evidencias que le permiten conocer la situación del problema que pretende atender, y el diagnóstico cumple con dos de las características establecidas en la pregunta.

A lo largo de su gestión, la Administración Pública Estatal (APE) ha elaborado diversos documentos en materia de planeación estratégica que nos permiten identificar la problemática que el programa E043 busca atender; los documentos dan a conocer las causas que dieron origen a la problemática, los avances durante los tres primeros años de gobierno, así como los resultados obtenidos derivados de las acciones que durante el último año se han implementado en la Ciudad de Puebla, la Zona Metropolitana y las regiones más importantes del estado.

Inicialmente en el diagnóstico realizado para el Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017 se señala el *rápido crecimiento poblacional a consecuencia de la alta concentración de actividades académicas, productivas y recreativas* como una de las causas principales que han dado origen a un sistema de transporte público y mercantil ineficiente; limitando así la movilidad de la población.

En este mismo sentido, un diagnóstico intermedio sobre la problemática atendida por el Pp se identificó dentro de la actualización del Programa Sectorial de la Secretaría de Transportes; tras su análisis se consiguió destacar las principales acciones llevadas a cabo por la Dependencia para satisfacer la demanda de transporte motorizado durante el periodo 2011-2013, las cuales son:

- El inicio de operaciones del primer corredor de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA).
- La certificación de conductores del servicio de transporte público y mercantil.
- Actualización del padrón de concesionarios y permisionarios del Servicio de Transporte Público y Mercantil.

Finalmente, el diagnóstico más reciente sobre el problema de movilidad derivado de un Sistema de Transporte Público y Mercantil deficiente, desarrollado en el Eje 1, Capítulo 4 del Quinto Informe de Gobierno; se describen los avances y las condiciones imperantes en la

Ciudad de Puebla, la Zona Metropolitana y otras regiones del estado. Asimismo, se describen los principales efectos derivados de las acciones emprendidas; entre ellas:

- Contar con un sistema de transporte eficiente, seguro, confiable, cómodo y amigable con el medio ambiente.
- Fomento a la competitividad, crecimiento y desarrollo del Estado de Puebla mediante la movilidad eficiente de personas y mercancías.

3. ¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa lleva a cabo?

Respuesta:	Sí
Nivel:	2
Criterio:	El programa cuenta con una justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa lleva a cabo en la población objetivo, y la justificación teórica o empírica documentada es consistente con el diagnóstico del problema.

Al momento de realizar la evaluación, no se contó con evidencia documental proporcionada por la Unidad Responsable del programa que diera sustento teórico sobre la intervención del programa.

Sin embargo, en el diagnóstico incluido dentro del Plan Estatal de Desarrollo se identificó *el rápido crecimiento poblacional, como consecuencia de la concentración de actividades académicas, productivas y recreativas* como una de las razones por la cual, la entidad debería contar con un Sistema de Transporte Público eficiente, seguro, cómodo y amigable con el medio ambiente.

Asimismo, una justificación que da sustento a este tipo de intervención es la necesidad de gestionar recursos de la iniciativa privada y de organismos internacionales para este último caso a través del “Fondo Verde”; ambos procesos requieren del cumplimiento de ciertas condiciones por parte del Estado.

La iniciativa privada requiere de valoraciones positivas tanto del Índice de Competitividad como del Índice de Desempeño Ambiental calculados por el IMCO y el Centro Mario Molina respectivamente¹.

Se sugiere retomar las acciones implementadas en las ciudades con más de 1’000,000 de habitantes como lo son el Valle de México, Monterrey, Guadalajara, Querétaro y Aguascalientes que son los de mejor desempeño en cuanto a movilidad por transporte de refiere.

¹ Informe completo sobre *Ciudades Competitivas y Sustentables, 2015*. Disponible en: <http://imco.org.mx/competitividad/indice-de-ciudades-competitivas-y-sustentables-2015/>

II. Contribución a las metas y estrategias nacionales

4. El Propósito del programa está vinculado con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, programa sectorial o especial, considerando que:
 - a) Existen conceptos comunes entre el Propósito y los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo programa sectorial, especial o institucional por ejemplo: población objetivo.
 - b) El logro del Propósito aporta al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno (s) de los objetivos del programa sectorial, especial, institucional y/o de los establecidos en la planeación estatal.

Respuesta:	Sí
Nivel:	2
Criterio:	El programa cuenta con un documento en el que se establece la relación con objetivo(s) del programa sectorial o institucional y/o con los establecidos en la planeación estatal, y es posible determinar vinculación con uno de los aspectos establecidos en la pregunta.

El programa E043 define como propósito lo siguiente: *“los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio se benefician con alternativas de movilidad eficientes y seguras”*; el cual, encuentra vinculación con objetivos del Plan Estatal de Desarrollo (PED) y del Programa Sectorial de Transporte (PS).

La identificación de conceptos comunes entre el propósito del programa con los objetivos del PED y del PS, se logró a través de analizar la información registrada en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del programa; la cual puede ser consultada en el documento Desagregación Programática 2016².

Con base en lo anterior, el logro del propósito del programa contribuiría al cumplimiento de los siguientes objetivos dentro del Plan Estatal de Desarrollo:

Eje 1. Más empleo y mayor inversión.

Capítulo 4. Innovación para movilizar y acercar a Puebla.

Objetivo 1. Optimizar la movilidad de personas para disminuir los niveles de congestamiento vehicular y los tiempos de recorrido.

Objetivo 2. Contar con un Sistema Integrado de Transporte Masivo de la Zona Metropolitana de Puebla, seguro, confiable y rápido para los usuarios, y que distinga a Puebla como una de las ciudades más modernas del país en el tema de movilidad.

Finalmente, se recomienda determinar claramente el propósito del programa evitando así ambigüedades, optimizando los recursos de la Administración Pública Estatal.

² Publicado en el Portal de Transparencia Fiscal, <http://www.transparenciafiscal.puebla.gob.mx/>

5. ¿Con cuáles metas y objetivos, así como estrategias transversales del Plan Nacional de Desarrollo vigente está vinculado el objetivo sectorial, especial o institucional relacionado con el programa?

No procede valoración cuantitativa.

Como ya se ha analizado, el objetivo del Pp E043 perteneciente al programa Sectorial de Transportes encuentra vinculación a nivel estatal al objetivo 1.4.2 del Plan Estatal de Desarrollo, esto a su vez, nos permite identificar su alineación con el documento de planeación estratégica más importante a nivel nacional (PND); la cual se describe a continuación:

Meta nacional: México Próspero.

Objetivo 4.9. Contar con infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar las actividades económicas.

Estrategia 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Líneas de acción:

Transporte Urbano Masivo:

- Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.
- Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

De acuerdo al análisis realizado, este programa es sumamente relevante tanto a nivel nacional como estatal; ya que, realizar acciones en materia de infraestructura en el transporte además de potencializar la capacidad productiva del país y del estado; también abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población.

Derivado de lo anterior, se sugiere a la Unidad Administrativa responsable del programa construir una MIR clara y concisa que permita identificar los cambios en las conductas o actitudes que esperamos en la población objetivo, derivados de los productos entregados en relación a las actividades emprendidas.

Finalmente, el resultado de una MIR correctamente planteada permitirá el mejoramiento de la problemática observada a través del cumplimiento puntual de las metas establecidas en los instrumentos de planeación estratégica vigentes.

6. ¿Cómo está vinculado el Propósito del programa con los Objetivos del Desarrollo del Milenio o los Objetivos de Desarrollo Sostenible?

No procede valoración cuantitativa.

Encontrar la vinculación del propósito del programa Pp E043 con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) y posteriormente a los denominados Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) requirió de analizar el fundamento que les dio origen.

Los Objetivos de Desarrollo del Milenio buscan atender las necesidades humanas más apremiantes y garantizar los derechos fundamentales, de esto se desprendieron 8 objetivos fundamentales, 21 metas y 48 indicadores cuantitativos; los cuales serían monitoreados por el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico a nivel mundial, en Latinoamérica se haría cargo la Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Los ODM que debían cumplirse en 2015 serían:

1. Erradicar la pobreza extrema y el hambre.
2. Lograr la enseñanza primaria universal.
3. Promover la igualdad entre los sexos y el empoderamiento de la mujer.
4. Reducir la mortalidad de los niños menores de 5 años.
5. Mejorar la salud materna
6. Combatir el VIH/SIDA, la malaria y otras enfermedades
7. Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente.
8. Fomentar una alianza mundial para el desarrollo.

De acuerdo a los objetivos antes mencionados, el Pp en primera instancia podría vincularse al OBJETIVO 7; sin embargo, al analizar sus indicadores esta hipótesis se rechaza dado que, el objetivo se enfoca a satisfacer las necesidades por acceso a servicios básicos de drenaje y saneamiento en viviendas precarias y que aun usan carbón y leña para cocinar.

En cuanto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), encontramos que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 se elaboró con una vinculación más cercana y directa a estos objetivos.

El Programa de Movilidad se puede alinear directamente al OBJETIVO 11 de la agenda 2015-2030, puesto que su cumplimiento coadyuvará a *lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean seguros, resilientes y sostenibles*.

Específicamente, el cumplimiento del programa contribuirá a nivel estatal al cumplimiento de la META 2030: *proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del*

transporte público, prestando especial atención a las necesidades de la personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad³.

Como se observa este programa tiene gran importancia en todos los niveles, el municipal, estatal, nacional e internación; por ello el diseño del programa debe ser preciso y encaminado al cumplimiento de estos objetivos.

³ Referencia disponible en: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

III. Población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad

7. La poblaciones potencial y objetivo, están definidas en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema y cuenta con la siguiente información y características:

- a) Unidad de medida
- b) Está cuantificada
- c) Metodología para su cuantificación y/o identificación y fuentes de información
- d) Se define un plazo para su revisión y actualización

Respuesta:	Sí
Nivel:	2
Criterio:	El programa tiene definidas las poblaciones (potencial y objetivo), y las definiciones cumplen con al menos una de las características establecidas.

La definición de la población potencial y objetivo del Pp E043 se identificó en el documento llamado “Análisis de la población objetivo”, el cual, es elaborado anualmente dentro del proceso de programación llevado a cabo por la Unidad de Programación y Presupuesto de la Subsecretaría de Egresos de la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Puebla. Asimismo, este documento sirvió para la construcción del [Anexo 1. Metodología para la cuantificación de las poblaciones potencial y objetivo](#); que incluye:

- Definición de la población Potencial, Objetivo y Atendida.
- Unidad de Medida.
- Cuantificación
- Metas

La metodología general utilizada durante el proceso de programación para identificar la población potencial y objetivo de cada Pp, se describe brevemente en el Manual de programación 2016⁴; en él, además de definir y ejemplificar cada concepto poblacional, se enuncian algunos criterios para la focalización de la población objetivo.

Por otro lado, una metodología particular para la identificación de las poblaciones del Pp E043 una vez aplicados las recomendaciones a la MIR, se obtendría a través de los estudios técnicos, los convenios firmados y los procesos administrativos como el reemplacamiento; ya que de ellos se obtiene información relevante sobre los prestadores del servicio público y mercantil de transporte (concesionarios y permisionarios).

⁴ Dicho manual puede ser consultado en:
<https://presupuesto.puebla.gob.mx/sppr/Content/formatosconvocatoria2016/2%20MANUALES/MANUAL%20DE%20PROGRAMACION%202016.pdf>

Finalmente, aunque el análisis de la población objetivo del Pp cumple con la mayoría de las características de esta pregunta; al integrar las modificaciones a la MIR la definición de las poblaciones *potencial*, *objetivo* y *atendida* será distinta, lo que implica una nueva cuantificación derivada de los documentos y procesos mencionados anteriormente.

8. ¿El programa cuenta con información sistematizada que permite conocer la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes? (socioeconómica en el caso de personas físicas y específica en el caso de personas morales)

Respuesta:	Sí
Nivel:	2
Criterio:	El programa cuenta con información sistematizada que permite conocer la demanda total de apoyos, pero no las características de los solicitantes.

De acuerdo con la información proporcionada por la Unidad Responsable del programa, a través del “Cuestionario de Información Complementaria para la Evaluación de Programas Presupuestarios en Materia de Diseño”, es posible afirmar que es mediante los “Convenios suscritos en materia de transporte” donde se establecen las características de la población a la que están enfocadas las acciones del programa.

La descripción realizada sobre la población susceptible de beneficiarse con el programa en dicho cuestionario, es limitada; por lo que, no fue posible confirmar las características particulares de los solicitantes del apoyo ni la demanda total del apoyo.

No obstante, en la Ley de Transportes del Estado de Puebla se enumeran las características y los requisitos de los solicitantes, así como las características de los vehículos automotores de acuerdo al tipo de servicio que pretenden ofrecer.

Por lo tanto, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes desarrollar una base de datos sistematizada y conjunta; es decir, que reúna la información generada por todas las Unidades Responsables de acuerdo a cada nivel de la MIR. Esta sistematización permitirá identificar con precisión las características de la población a quien va dirigido el programa; así como los avances y/o alcances de las acciones implementadas en materia de movilidad y transporte.

Finalmente, contar con una base de datos sistematizada permitirá a la dependencia un control sobre las concesiones, evitando la monopolización del servicio de transporte público y mercantil; además facilitará las labores de medición, seguimiento y evaluación del Pp.

9. ¿El programa cuenta con mecanismos para identificar su población objetivo? En caso de contar con estos, especifique cuáles y qué información utiliza para hacerlo.

No procede valoración cuantitativa.

Como ya se ha planteado en la pregunta 7 de esta evaluación, un mecanismo general empleado por las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal para identificar la población objetivo, es la elaboración del formato denominado *análisis de la población objetivo* el cual se actualiza anualmente durante el proceso de programación y presupuestación. En este formato se definen los conceptos poblacionales partiendo del establecimiento de criterios de focalización; posteriormente se cuantifica cada concepto poblacional y se elabora una gráfica del comportamiento de cada población para los últimos 4 años.

Sin embargo, el formato antes mencionado solo forma parte de un proceso administrativo realizado por la Unidad de Programación y Presupuesto, el mecanismo para identificar a la población objetivo del PpE043 corresponde a la Subsecretaría de Transportes y debe ser previo a dicho proceso.

Bajo el concepto anterior y con la información proporcionada por la Dependencia mediante el *Cuestionario de Información Complementaria para la Evaluación de Programas Presupuestarios en Materia de Diseño*; se puede deducir que sí se cuenta con un mecanismo para identificar a su población. El mecanismo parte de la firma de convenios en materia de transportes, posteriormente se realiza el análisis de la información obtenida de fuentes oficiales como INEGI, IMCO y la OCDE para finalmente, determinar y focalizar a la población susceptible de recibir los beneficios del programa.

Por lo anterior, se sugiere a las diferentes Unidades Responsables de la implementación del programa documentar paso a paso el mecanismo utilizado para la identificación de su población objetivo.

10. El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo con las siguientes características:
- a) Incluye la definición de la población objetivo.
 - b) Especifica metas de cobertura anual.
 - c) Abarca un horizonte de mediano y largo plazo.
 - d) Es congruente con el diseño del programa.

Respuesta:	No
Nivel:	0
Criterio:	El programa no cuenta con estrategia de cobertura.

El programa de movilidad a cargo de la Subsecretaría de Transportes, no cuenta con una estrategia de cobertura documentada; asimismo, las metas propuestas en la ficha técnica del programa únicamente se establecen para dar continuidad al objetivo del PP y se encuentran en función de la autorización de los recursos⁵.

Tras la aplicación de las recomendaciones realizadas al programa para la correcta identificación de su población objetivo, se deberá elaborar la estrategia de cobertura de mediano o largo plazo en función del avance en la resolución de la problemática vivida en el Estado de Puebla, referente a movilidad.

Finalmente, se sugiere a la Secretaría de Transportes incluir la estrategia de cobertura elaborada, dentro de sus principales instrumentos de planeación como el Programa Sectorial; asimismo, a la Unidad de Programación y Presupuesto se le invita a incluir dentro del documento “Análisis de la Población Objetivo” del Pp E043, un apartado donde las dependencias describa la estrategia de cobertura implementada para el programa.

Esta recomendación permitirá mejorar el desempeño y resultados del programa.

⁵ Información proporcionada por la Dependencia a través del “Cuestionario de Información Complementaria para la Evaluación de Programas Presupuestarios en Materia de Diseño”.

11. ¿Los procedimientos del programa para la selección de beneficiarios y/o proyectos tienen las siguientes características:
- Incluyen criterios de elegibilidad claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
 - Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
 - Están sistematizados.
 - Están difundidos públicamente.

Respuesta:	Sí
Nivel:	4
Criterio:	Los procedimientos para la selección de beneficiarios y/o proyectos tienen todas las características establecidas.

En la Ley de Transportes de Estado de Puebla se identificaron procedimientos y/o características de los beneficiarios y proyectos, los cuales están claramente identificados, estandarizados y sistematizados a nivel estatal.

Es importante mencionar que el proceso completo que la Secretaría de Infraestructuras y Transportes debe llevar a cabo para la selección de prestadores del servicio de transporte, se describe en el *Título Cuarto: De las Concesiones y Permisos para el servicio público de transporte y el servicio mercantil; Capítulo II Las Concesiones para el Servicio Público de Transporte* y, *Capítulo III Los permisos para el servicio de Transporte Mercantil* de dicha ley.

En el artículo 55 se establece que *las concesiones y permisos..., se otorgarán a mexicanos y/o sociedades constituidas conforme a las leyes aplicables, considerando que los vehículos con los que se pretende realizar el servicio público de transporte en zonas urbanas, deberán tener la antigüedad máxima de tres años a la fecha de otorgamiento de la concesión y/o permiso y en los demás casos hasta cinco años.*

Asimismo, el medio de difusión es el portal de Transparencia del Gobierno del Estado (<http://transparencia.puebla.gob.mx/sit.html?&Itemid=104&v=1>) en la fracción *XV Trámites y Servicios*.

Finalmente, los procedimientos establecidos por la Secretaría no representan dificultades en el cumplimiento de los requisitos a cubrir para tener acceso a una concesión y/o permiso entre hombres y mujeres; no obstante, tras seleccionar una muestra de 216 concesiones, principalmente del municipio de Puebla, se observó que 73% se otorgaron a hombres, 24% a mujeres y 3% a personas morales.

12. Los procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo cuentan con las siguientes características:
- Corresponden a las características de la población objetivo.
 - Existen formatos definidos.
 - Están disponibles para la población objetivo.
 - Están apegados al documento normativo del programa.

Respuesta:	Si
Nivel:	3
Criterio:	El programa cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo y los procedimientos cuentan con tres de las características descritas.

Los procedimientos para registrar y dar trámite a las solicitudes de los diferentes tipos de apoyo que brinda la Secretaría de Infraestructura y Transportes relacionados al Pp E043, pueden ser consultados de manera electrónica en la página *TramitaPue* dando clic en el siguiente link:

<http://www.tramitapue.puebla.gob.mx/index.php/secretaria-de-transportes/tramites/>

Cabe señalar que la ficha informativa de cada servicio incluye el fundamento jurídico, su descripción, vigencia del trámite, los costos, los requisitos y los formatos necesarios; posteriormente se describen los pasos a seguir.

Para el caso de la **Expedición de documentos y placas de circulación, en virtud del otorgamiento de concesión de ruta fija** el procedimiento requiere:

- Identificación de la persona física o moral.
- Presentar factura del vehículo adjuntando tarjeta de circulación y póliza de seguro.
- Solicitar a la Dirección de Operación del Transporte la revista vehicular de la unidad que entra a la concesión.

Una vez reunidos todos los documentos deberá:

- Remitir debidamente integrado y requisitado el expediente conformado en virtud del otorgamiento a la Dirección de Administración de Concesiones y Permisos para su ejecución.
- Presentar el vehículo que se pretende dar de alta en el servicio público a la Oficina de Revista Vehicular para su inspección.
- Acudir al módulo de recepción de documentos del Departamento de Dictaminación de Concesiones y Permisos, con la documentación solicitada.

4. Después de 1 día hábil posterior a la fecha de entrega de documentación, se presenta para recibir la orden de pago de otorgamiento de concesión.
5. Pagar los derechos en la caja recaudadora de la Secretaría de Finanzas y Administración.
6. Se presenta en el módulo de entrega de órdenes de pago, con una copia simple del comprobante de pago realizado.
7. Acude a Módulo de Toma de Fotografía y Firma Electrónica.
8. Recibe el título, tarjetón, tarjeta y placas de circulación en la oficina de placas.

Los procedimientos claramente están enfocados a concesionarios, permisionarios y choferes, esto reafirma que la población objetivo señalada por la Unidad Responsable del programa es errónea; por lo que, se sugiere atender las modificaciones propuestas en esta evaluación.

IV. Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención

13. ¿ Existe información que permita conocer quiénes reciben los apoyos del programa (padrón de beneficiarios) que:
- Incluya las características de los beneficiarios establecidas en su documento normativo.
 - Incluya el tipo de apoyo otorgado.
 - Esté sistematizada.
 - Cuente con mecanismos documentados para su depuración y actualización.

Respuesta:	Sí
Nivel:	3
Criterio:	La información de los beneficiarios cumple con tres de las características establecidas.

[Anexo 2 “Procedimiento para la actualización de la base de datos de beneficiarios”](#)

De acuerdo con el formato *Análisis de la Población*, la población beneficiaria son los *habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio y que hayan sido atendidos*; acorde a esta definición, al momento de la evaluación no se encontró evidencia documental referente a un padrón de beneficiarios.

No obstante, en relación a las atribuciones descritas en el Reglamento Interior de la Subsecretaría de Transportes; sus actividades están enfocadas a dirigir estrategias para el desarrollo, optimización, modernización, desarrollo tecnológico y regulación del Servicio Público de Transporte y del Servicio Mercantil. Por lo que, su población potencial, objetivo y atendida debería estar encaminadas a los concesionarios y choferes del transporte en el estado.

Con base en el supuesto anterior, podríamos afirmar que sí existe un padrón de beneficiarios y es en el portal de Transparencia del Gobierno del Estado la Secretaría de Infraestructura y Transporte a través de la Fracción XIII “Concesiones, Permisos, Autorizaciones y Arrendamientos” el sitio donde se publica el padrón de beneficiarios por concesiones al 17 de junio del año en curso.

Las concesiones otorgadas son registradas en el padrón de beneficiarios que incluye la siguiente información: *concesión; nombre del titular (físico o moral); tipo de vehículo; placa y municipio de servicio*. Se recomienda a la Unidad Administrativa incluir dentro del padrón de beneficiarios el año del modelo del vehículo concesionado.

Finalmente, es en la Ley de Transportes del Estado de Puebla, en el Título Cuarto, fracción VIII donde se establece que la Secretaría de Transportes del Estado de Puebla, para llevar un control de los concesionarios y permisionarios, debe establecer un Registro de concesiones y permisos, para obtener un padrón actualizado, confiable y veraz de estos.

14. Los procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios tienen las siguientes características:

- a) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
- b) Están sistematizados.
- c) Están difundidos públicamente.
- d) Están apegados al documento normativo del programa.

Respuesta:	Sí
Nivel:	3
Criterio:	Los procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios tienen tres de las características establecidas.

Se identificaron procedimientos relacionados a los “*trámites para el servicio público y mercantil*”, descritos en el resumen narrativo del componente 3 de la MIR del programa presupuestario; los cuales se encuentran estandarizados, sistematizados y se encuentran disponibles en la página oficial de la Secretaría de Infraestructura y Transportes del Estado.

Cabe mencionar que los procedimientos para la emisión de permisos de publicidad, concesiones, licencias de conducir, capacitaciones y adiestramiento relacionados a los prestadores de servicios de transporte público y mercantil, tienen su fundamento jurídico en la Ley de Transportes del Estado de Puebla.

Se recomienda a la Subsecretaría de Transportes incluir en el Portal de Transparencia del Gobierno del Estado, los estudios técnicos sobre:

- a) Movilidad en sus diferentes modalidades: *transporte aéreo, ruta fija, taxi y transporte escolar*.
- b) Reconocimiento de itinerarios, factibilidad de nuevas rutas, ubicación de bases de sitio y/o terminales.

15. Si el programa recolecta información socioeconómica de sus beneficiarios, explique el procedimiento para llevarlo a cabo, las variables que mide y la temporalidad de las mediciones:

No procede valoración cuantitativa.

En los instrumentos de planeación analizados, no se encontró evidencia sobre la necesidad del programa para la recolección de información socioeconómica de sus beneficiarios.

Cabe mencionar que en el componente 2 de la MIR, “Estudios Técnicos de Impacto Social” se incluye como actividad *la elaboración de un estudio socioeconómico de los municipios con alto grado de marginación en el Estado de Puebla*; sin embargo, no se encontró evidencia del mismo durante el proceso de evaluación, por lo cual, no se consiguió verificar si en dicho estudio se recolecta información sobre la población que demanda transporte motorizado o si existen procedimientos para identificarlos.

Por otra parte, en la Ley de Transportes del Estado de Puebla se establece que la Secretaría de Transportes previo a la entrega de un *título* de concesión para el servicio público de transporte, deberá verificar la capacidad financiera de los solicitantes (concesionarios o permisionarios); no obstante, en la ley antes mencionada, no se describe si esta verificación es a través de un formato, un número de cuenta o algún procedimiento en específico.

En conclusión, de recolectar información socioeconómica de sus beneficiarios, esta no estaría disponible al público a razón del *aviso de protección de datos personales* disponible en la página de la Secretaría de Infraestructura y Transportes del Estado de Puebla⁶.

⁶ Disponible en: <http://sit.puebla.gob.mx/>

V. Matriz de Indicadores para Resultados

16. Para cada uno de los Componentes de la MIR del programa existe una o un grupo de Actividades que:
- Están claramente especificadas, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
 - Están ordenadas de manera cronológica.
 - Son necesarias, es decir, ninguna de las Actividades es prescindible para producir los Componentes.
 - Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes.

Respuesta:	Sí
Nivel:	2
Criterio:	Del 50 al 69% de las Actividades cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

[Anexo 3 “Matriz de Indicadores para Resultados del programa”](#)

La Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Pp E043, se integró por **cinco** componentes, los cuatro primeros incluyeron tres actividades cada uno y el quinto sólo dos; el número de actividades para la producción de los servicios entregados, se considera suficiente más no necesaria.

En su mayoría las actividades son claras; sin embargo, se observó que en los componentes 1 y 2 están relacionadas, es decir, las gestiones emprendidas para el logro del objetivo y de los mismos componentes son similares y se derivan de la elaboración de un estudio de movilidad en la entidad.

Adicionalmente, las actividades 1.2; 2.1; 2.3; 3.2 y 3.3, en su redacción describen la entrega de dos o más servicios a diferentes tipos de beneficiarios; lo cual, conforme a la normatividad vigente conlleva procesos y/o trámites distintos. Bajo este contexto, se sugiere priorizar las acciones en función de las necesidades resultantes de los estudios de movilidad y técnicos realizados; e incluirlas cronológicamente en la Ficha técnica de la MIR.

Tras analizar las actividades del componente 4, se sugiere no incluir como actividad *“la realización de una evaluación del impacto que ha producido la asignación de los recursos de inversión del Fondo Infraestructura Social Estatal (FISE) y Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF) que ejecuta esta Secretaría en el Estado de Puebla”*; esta conclusión se deriva de la naturaleza particular de cada fondo de aportaciones, dado que ninguno de ellos atiende objetivos relacionados a la movilidad o el transporte.

Finalmente, se sugiere replantear los *supuestos* en función de la actividad; pues se utiliza “*los concesionarios y permisionarios cumplen con los requisitos establecidos en la ley y reglamento de transporte para el Estado de Puebla vigentes*”, en más de una actividad.

17. Los Componentes señalados en la MIR cumplen con las siguientes características:
- Son los bienes o servicios que produce el programa.
 - Están redactados como resultados logrados, por ejemplo becas entregadas.
 - Son necesarios, es decir, ninguno de los Componentes es prescindible para producir el Propósito.
 - Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos el Propósito.

Respuesta:	Sí
Nivel:	3
Criterio:	Del 70 al 84% de los Componentes cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

De los cinco componentes que integran la MIR, todos cumplen con la característica del inciso a y b; no obstante, podría mejorarse su redacción y por tanto, el servicio entregado estaría mayormente relacionado con la normativa que da sustento al programa y con las atribuciones de la Secretaría de Infraestructura y Transportes.

Es importante señalar que tras el análisis realizado, el componente 5 *“Atención ciudadana en temas de movilidad a través de tecnologías de la información y comunicaciones otorgada”*, no es pertinente, pues no contribuye al logro del propósito ni del objetivo del programa; adicionalmente este servicio no es competencia de la Subsecretaría de Transportes según lo descrito en su Reglamento Interior. Por lo tanto, se sugiere a la Dependencia establecer componentes acordes a su normativa interna.

18. El Propósito de la MIR cuenta con las siguientes características:

- a) Es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos.
- b) Su logro está controlado por los responsables del programa.
- c) Incluye un solo objetivo.
- d) Está redactado como una situación alcanzada, por ejemplo: morbilidad en la localidad reducida.
- e) Incluye la población objetivo.

Respuesta:	Sí
Nivel:	1
Criterio:	El Propósito cumple con dos de las características establecidas en la pregunta.

El resumen narrativo de nivel propósito es el siguiente *“Los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio se benefician con alternativas de movilidad eficientes y seguras”*. Derivado del análisis, es posible afirmar lo siguiente:

El propósito es parcialmente consecuencia directa de los resultados de los cinco componentes y supuestos a este nivel, resultado de la construcción ambigua del mismo, es decir, si se busca satisfacer la demanda de transporte motorizado los componentes permiten lograr dicho resultado; sin embargo, el supuesto⁷ a este nivel únicamente se enfoca a un servicio de transporte de uso exclusivo de los habitantes de la zona metropolitana de la entidad; limitando la cobertura del programa.

De acuerdo a los supuestos a nivel componente y propósito de la MIR, se puede concluir que el logro a este nivel no depende exclusivamente de la Secretaría de Transportes; sino es resultado de un conjunto de labores realizadas por la ciudadanía, concesionarios, choferes de transporte público y de la Secretaría de Finanzas y Administración que aprueba y entrega los recursos en tiempo y forma.

En relación a la característica del inciso c el objetivo no es claro, pues no se expresa si el resultado esperado del programa está relacionado con la satisfacción de la demanda de transporte o con alternativas de movilidad eficientes y seguras para los habitantes del Estado

⁷ El supuesto es: *la ciudadanía se interesa por hacer uso de la red urbana de transporte articulado (RUTA)*.

de Puebla. Por lo tanto, se sugiere determinar claramente qué cambio se desea lograr en la población objetivo con la operación del programa.

El inconveniente detectado en el párrafo anterior, se deriva de su redacción ya que no está expresado como una situación alcanzada; por lo que se sugiere a la Unidad Responsable de la construcción de la MIR, realizar las adecuaciones necesarias conforme la “*Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados*” elaborada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público⁸; y la “*Guía para la elaboración de Matriz de Indicadores*” publicada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL)⁹.

Finalmente para el último inciso si bien cumple al mencionar *a los habitantes del Estado de Puebla*; la población objetivo debería acotarse conforme lo establecido en los niveles de MIR, dado que en este documento se menciona a la zona urbana, metropolitana y municipios con alto grado de marginación en el estado.

⁸ Disponible en: <http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf>

⁹ Disponible en :

http://www.coneval.org.mx/Informes/Coordinacion/Publicaciones%20oficiales/GUIA_PARA_LA_ELABORACION_DE_MATRIZ_DE_INDICADORES.pdf

19. El Fin de la MIR cuenta con las siguientes características:

- a) Está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- b) Es un objetivo superior al que el programa contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del programa sea suficiente para alcanzar el Fin.
- c) Su logro está controlado por los responsables del programa.
- d) Es único, es decir, incluye un solo objetivo.
- e) Está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia o del programa sectorial.

Respuesta:	Sí
Nivel:	1
Criterio:	El Fin cumple con dos de las características establecidas en la pregunta.

El resumen narrativo de nivel fin del programa E043, establece lo siguiente: *“Contribuir a impulsar la competitividad de los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio mediante el impulso a formas de transporte rápidas, seguras y económicas”*; como se observa, el objetivo en este nivel es claro y único.

En cuanto al logro del objetivo se puede concluir que la ejecución del programa no será suficiente para hacer más competitiva a la población del Estado de Puebla; esto de acuerdo al supuesto propuesto para este nivel: *“Esfuerzos de los diferentes niveles de gobierno convergen para elevar la competitividad”*.

Siguiendo la misma línea de análisis, se puede afirmar que la Secretaría de Transportes contribuye al incremento de la competitividad de los habitantes del estado, únicamente a través de la variable de transporte; por lo que el logro del objetivo en su conjunto no depende exclusivamente de la ejecución de este programa.

Adicionalmente, se encontró que entre las atribuciones conferidas a la Secretaría de Transportes no se encuentra la procuración y/o el impulso a la competitividad de los habitantes del Estado de Puebla.

Finalmente, se sugiere a la Dependencia responsable del Pp E043 modificar el objetivo de este nivel acorde a sus atribuciones, que le permita cumplir el logro del objetivo a través de su gestión; asimismo que el fin sea efecto directo del propósito.

20. ¿En el documento normativo del programa es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)?

Respuesta:	Sí
Nivel:	3
Criterio:	Algunas Actividades, todos los Componentes y el Propósito de la MIR se identifican en las ROP o documentos normativos del programa.

Dentro de los documentos de planeación estratégica a nivel internacional y estatal, como lo son los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la actualización del PED, el Programa Sectorial de Transportes y la Ley de Transportes del Estado de Puebla; fueron los documentos a través de los cuales se logró identificar el resumen narrativo a nivel de Fin, Propósito, Componente y Actividad de la MIR del programa E043.

Se observó una similitud entre el resumen narrativo a nivel de fin y la meta 2030 del Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11; pues ambos buscan ofrecer a su población un Sistema de Transporte seguro, adecuado, sostenible y rápido.

En este mismo contexto, el resumen narrativo de los componentes 1 y 2 de la MIR es fácilmente identificado y descrito en el diagnóstico incluido dentro de la *actualización del Programa Sectorial de Transportes*; por otra parte, el componente 3 es puntualizado en el artículo 92 TER de la Ley de Transportes del Estado de Puebla.

El resumen narrativo de los componentes 4 y 5 no fueron identificados en los documentos normativos y de planeación analizados al momento de realizarse esta evaluación; por lo que se sugiere la Dependencia, incluirlos dentro de dichos instrumentos o modificar los componentes.

Finalmente, conforme a la redacción del resumen narrativo del nivel propósito no se encontró documento normativo, bases de datos y/o encuestas que evidenciaran “*la demanda de transporte motorizado de los habitantes del Estado de Puebla*”; con base en ello, se sugiere a la Dependencia replantear el propósito del programa y/o redactarlo de forma clara y precisa conforme a la “*Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados*” elaborada y publicada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, disponible en <http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf>.

21. En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del programa (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) existen indicadores para medir el desempeño del programa con las siguientes características:

- a) Claros.
- b) Relevantes.
- c) Económicos.
- d) Monitoreables.
- e) Adecuados.

Respuesta:	Sí
Nivel:	2
Criterio:	Del 50% al 69% de los indicadores del programa tienen las características establecidas.

En el [Anexo 4 "Indicadores"](#) se muestran los de tipo estratégicos y de gestión a nivel Fin, Propósito y Componentes que integran el Pp E043; cabe resaltar que para dar respuesta a este reactivo se analizaron únicamente ocho de los 21 indicadores, los cuales son claros y cumplen positivamente con la característica del inciso a.

En cuanto al inciso b, si entendemos la *relevancia* como la importancia en la medición de los avances del objetivo, el indicador del componente 5 "*Porcentaje de acciones para brindar atención ciudadana mediante tecnologías de la información y comunicaciones realizadas*", no contribuye al logro del objetivo del programa y en consistencia con el análisis realizado, este componente y su indicador no se consideran dentro de las atribuciones de la Subsecretaría de Transportes ni de la Dirección General Jurídica conforme a lo establecido en su Reglamento Interior. Asimismo, el indicador a nivel fin "*Calificación general del Índice de competitividad estatal*", no cumple con la característica de relevancia ya que, el indicador es muy complejo ya que está compuesto por 88 variables agrupadas en los 10 factores de competitividad; al momento de la evaluación no se contó con evidencia documental que permitiera verificar que una de las variables del indicador fuera el transporte motorizado.

Por otra parte, se observó que en los indicadores estratégicos (Fin y Propósito) el criterio del inciso c, no se cumple; dado que, la información necesaria para generar el indicador no se obtiene a un costo razonable, pues el Índice de Competitividad requiere del acopio de información de diversas fuentes, programas y entidades federativas para su construcción. Asimismo, el indicador "*Usuarios beneficiados con el Sistema de Transporte masivo*" mide el número de usuarios beneficiados por la implementación del Sistema de Transporte masivo año 2016, lo cual sugiere que para su medición se requiere de un sistema de conteo de pasajeros que abordan dicho transporte; elevando el costo para la obtención de dicha información.

Respecto a la monitoreabilidad de los indicadores se concluye que ningún indicador cumple con dicha característica, esto a partir del medio de verificación descrito en la MIR del programa, pues ninguno de ellos es sujeto a consulta de manera independiente. Es importante mencionar que el indicador utilizado a nivel de Fin puede consultarse en la página oficial del IMCO; sin embargo, su actualización es bienal lo que lo hace poco monitoreable, además la metodología utilizada para su cálculo no es difundida en su sitio de internet.

Finalmente la característica del inciso e, se cumple para los indicadores de gestión de los componentes 1, 2, 3 y 4; en el caso de los indicadores estratégicos se sugiere replantear los indicadores a fin de que cumplan las características citadas en esta pregunta y que sean acortes a la metodología vigente elaborada por la SHCP y/o CONEVAL.

22. Las Fichas Técnicas de los indicadores del programa cuentan con la siguiente información:

- a) Nombre.
- b) Definición.
- c) Método de cálculo.
- d) Unidad de Medida.
- e) Frecuencia de Medición.
- f) Línea base.
- g) Metas.
- h) Comportamiento del indicador (ascendente, descendente, regular o nominal).

Respuesta:	Sí
Nivel:	1
Criterio:	Del 0% al 49% de las Fichas Técnicas de los indicadores del programa tienen las características establecidas.

El [Anexo 4 "Indicadores"](#) permitió el análisis para dar respuesta a este reactivo.

Respecto al inciso a, se observó que los indicadores a nivel Fin, Propósito y Componentes cuentan con un nombre que los identifique; sin embargo, el nombre la reiteración del resumen narrativo descrito en la MIR adicionando únicamente la razón aritmética para su interpretación, *porcentaje*, en el nivel de componente y actividad.

Por otra parte, la definición de los indicadores no se identificó dentro de los formatos analizados (MIR, Ficha Técnica y Ficha de Actividades del Programa Presupuestario), por lo cual, no se logró precisar y/o verificar lo que se pretende medir del objetivo en cada nivel.

En cuanto al inciso c, el formato de la MIR del Pp E043 a nivel fin define como método de cálculo un dato absoluto, *calificación general del índice de competitividad estatal*¹⁰. Por otra parte, los indicadores de propósito y componentes registran como método de cálculo una expresión matemática, sin la descripción y/o desagregación de las variables que conforman el indicador; ambas características limitan el seguimiento que permita demostrar el desempeño del programa.

En relación al inciso d, se puede afirmar que la Unidad de Medida expresada para cada indicador del programa, es congruente con el método de cálculo y con el nombre del indicador; no así con los valores de la línea base y las metas programadas.

¹⁰ El IMCO no publica la metodología para realizar de forma independiente el cálculo del índice.

La “Guía para el diseño de indicadores estratégicos” elaborada por la SHCP proporciona una serie de preguntas orientadas a determinar la frecuencia de medición, además de la periodicidad en el tiempo con que se debe realizar la medición del indicador en cada nivel; de acuerdo a la periodicidad recomendada todos los indicadores a nivel de Fin, Propósito y Componente habrían establecido adecuadamente dicho lapso de tiempo. No obstante, al ser analizados los indicadores bajo las preguntas recomendadas en la guía, se observa lo siguiente:

- A nivel de Fin resulta costosa la medición del indicador por la metodología utilizada; adicionalmente, la periodicidad establecida al ser bienal, resulta poco eficiente al momento de considerar esta información en la toma de decisiones.
- En el nivel Propósito, conforme el indicador y medio de verificación establecido se observa un área de mejora respecto a la frecuencia de medición, esta podría modificarse de anual a trimestral; pues se considera que existen los reportes estadísticos en periodos más cortos. Esta recomendación podría realizarse en el cronograma del cumplimiento de metas.
- A nivel Componente, la información generada por el indicador no agregaría valor en la siguiente medición, es decir, su nivel de significancia para la toma de decisión respecto al programa es bajo; asimismo, se observó que la Unidad Responsable del programa no establece un cronograma trimestral en el cumplimiento en las metas.

En la Ficha Técnica del programa se registró la línea base para cada indicador, la cual es incorrecta, esto se verificó a partir de la revisión y comparación con información de ejercicios fiscales anteriores. En el análisis realizado se observó que tras la fusión de la Secretaría de Transportes e Infraestructura se modificó radicalmente el Pp E043; por lo cual, los indicadores de la MIR son de nueva creación y de acuerdo a la metodología establecida por la SHCP *se tomará como línea base el primer resultado alcanzado en el ejercicio fiscal en curso*; en este sentido, se sugiere a la Unidad de Programación y Presupuesto verificar que registro de la MIR sea correcto y congruente.

En cuanto al inciso g, al ser indicadores de reciente creación, no existió evidencia documental al momento de la evaluación que permitiera corroborar que las metas van acorde al indicador.

Finalmente, se recomienda replantear la MIR del programa E043 a fin de que sea congruente con la metodología vigente propuesta por la SHCP y/o CONEVAL y esté orientado al cumplimiento en materia de desempeño.

23. Las metas de los indicadores de la MIR del programa tienen las siguientes características:
- a) Cuentan con unidad de medida.
 - b) Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas.
 - c) Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa.

Respuesta:	Sí
Nivel:	1
Criterio:	Del 0% al 49% de las metas de los indicadores del programa tienen las características establecidas.

De acuerdo con la información que se integró en el [Anexo 5 “Metas del Programa”](#), se puede concluir que la MIR del programa logra solventar la característica del inciso a de este reactivo.

Como se ha mencionado en la pregunta anterior, el proceso administrativo que enfrentó la Secretaría de Transportes al fusionarse con la Secretaría de Infraestructura ocasionó la reorientación del programa; lo cual derivó en el establecimiento de metas poco orientadas al desempeño y poco factibles, pues no representan un desafío para la administración. Adicionalmente, el cumplimiento de las metas registradas depende de agentes externos a la Secretaría como lo son: concesionarios, choferes del transporte público, habitantes del estado y otras Dependencias de la Administración Pública Estatal.

24. Cuántos de los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación con las siguientes características:

- a) Oficiales o institucionales.
- b) Con un nombre que permita identificarlos.
- c) Permiten reproducir el cálculo del indicador.
- d) Públicos, accesibles a cualquier persona.

Respuesta:	Ninguno
Nivel:	0
Criterio:	Ningún indicador cuenta con las características establecidas en la pregunta.

Con base en el análisis de los medios de verificación que se presentan en el [Anexo 3 “Matriz de Indicadores para Resultados del programa”](#), se observó lo siguiente:

A nivel Fin se utiliza el Índice de Competitividad que procede de una fuente institucional, su nombre lo hace fácil de identificar y es de acceso al público en general¹¹, no obstante la reproducción del cálculo requiere de un conjunto de variables, las cuales no pueden ser consultadas en su forma desagregada dificultando el cálculo. Aunado a ello, el IMCO no proporciona la metodología para realizar el cálculo del indicador.

En cuanto al propósito el medio de verificación refiere a *Registros estadísticos y Administrativos de Carreteras de Cuotas Puebla (CCP)*, los cuales no están a disponibilidad del público en general en los portales de transparencia de la entidad; esto no permitió calcular del indicador, por lo que, el indicador no brinda confianza sobre la calidad y veracidad de la información reportada¹².

En los niveles posteriores Componentes y Actividades, los medios de verificación especificados hacen referencia a *bases de datos; archivos documentales; actas de sesión; reportes y carpetas de información*; esta denominación tan genérica imposibilita el acceso a la información a través de una solicitud realizada a la dependencia responsable del programa. Lo anterior no permite reproducir el cálculo del indicador; bajo este contexto, tampoco cumple con la característica de ser públicos o accesibles a cualquier persona.

Finalmente, para los indicadores estratégicos, se sugiere emplear medios de verificación accesibles al público en general, mientras que para el caso de los indicadores de gestión cuya información sea de uso interno, se recomienda establecer nombres con mayor grado de especificidad, lo cual facilitará los procesos de monitoreo y evaluación.

¹¹ Disponible en: http://imco.org.mx/indices/#!/competitividad_estatal_2014/introduccion

¹² De acuerdo a la definición establecida en la *Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados* elaborada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

25. Considerando el conjunto Objetivo-Indicadores-Medios de verificación, es decir, cada renglón de la MIR del programa es posible identificar lo siguiente:
- Los medios de verificación son los necesarios para calcular los indicadores, es decir, ninguno es prescindible.
 - Los medios de verificación son suficientes para calcular los indicadores.
 - Los indicadores permiten medir, directa o indirectamente, el objetivo a ese nivel.

Respuesta:	Si
Nivel:	1
Criterio:	Uno de los conjuntos Objetivo-Indicadores-Medios de verificación del programa tiene las características establecidas.

Siguiendo la lógica y el análisis de la pregunta anterior, los medios de verificación a nivel Propósito, Componentes y Actividades no cuentan con las características necesarias que permitan calcular las variables de los indicadores; por lo tanto, no son monitoreables.

A nivel del fin, el medio de verificación establecido mide una parte del objetivo; asimismo proporciona información parcial y bienal de las variables que lo conforman, por lo tanto, no se logra obtener el cálculo de forma independiente e impide su monitoreo.

Bajo el supuesto de medios de verificación poco monitoreables, se procedió a analizar la relación objetivo-indicador en los niveles de componentes y actividades; resultando positiva debido a que los indicadores replican el resumen narrativo en ese nivel adicionando únicamente la expresión matemática. Lo que metodológicamente es erróneo conforme a la *Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados* elaborada por la SHCP.

Por lo tanto, se sugiere a la Unidad Responsable de elaborar la MIR del Pp E043 elegir medios de verificación acordes a la metodología vigente, que permitan calcular de manera independiente los indicadores y que contribuyan al objetivo de cada nivel.

26. Sugiera modificaciones en la MIR del programa o incorpore los cambios que resuelvan las deficiencias encontradas en cada uno de sus elementos a partir de sus respuestas a las preguntas de este apartado.

El concepto de *movilidad sustentable* surgió de la preocupación a nivel nacional e internacional por problemas ambientales originados por un modelo de transporte urbano basado principalmente en el uso del automóvil particular para satisfacer la necesidad de desplazamiento de la población y/o mercancías; elevando con ello, los niveles de contaminación, el número de accidentes viales y un alto índice de saturación de vialidades; esto se traduce en un detrimento de las condiciones de vida de la población tras la inversión de largos periodos de tiempo en su traslado. Bajo este contexto, se identificó que el Pp E043 no atiende ninguna de las características citadas anteriormente; por ello, se sugiere a la Unidad Responsable del programa delimitar su alcance y objetivo.

Tras un análisis cronológico, se observó que el programa durante los últimos cuatro años, ha atendido las necesidades del Sistema de Transporte terrestre principalmente, sin la implementación de un sistema alternativo no motorizado; asimismo, se identificó que los beneficiarios directos de este programa son los concesionarios y permisionarios de la entidad, no los usuarios del Sistema de Transporte Público.

Por lo tanto, se sugiere a la Unidad Responsable redireccionar las acciones del programa en relación a resolver los problemas de *movilidad sustentable* o modificar el nombre del programa; la primera alternativa estaría vinculada al diagnóstico realizado para el Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017 y la actualización del Programa Sectorial de Transportes. La segunda alternativa surge a raíz de la identificación de componentes y actividades similares a las implementadas por el programa presupuestario E044.

Finalmente, la Unidad Responsable del programa deberá realizar las adecuaciones necesarias a la Matriz de Indicadores para Resultados de acuerdo a la Metodología de Marco Lógico y en relación a la dirección que se decida dar al programa.

A continuación, se muestra una alternativa para ser implementada.

Ver [Anexo 6 “Propuesta de Mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados”](#)

Árbol del Problemas y Árbol de Soluciones/ Objetivos Concentrado		
Programa Presupuestario:	E043 Programa de Movilidad.	
Árbol del Problema	Árbol de soluciones/Objetivos	Resumen Narrativo
Efectos	Fines	Fin
Baja competitividad del Estado de Puebla derivado de la ineficiencia del Sistema de Transporte Público en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala.	Se eleva la competitividad del Estado de Puebla derivado de un Sistema de Transporte Público eficiente en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala.	Contribuir a elevar la competitividad de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala mediante la eficiencia del Sistema de Transporte Público.
Problema central	Solución	Propósito
El Sistema de Transporte Público en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala tiene baja eficiencia.	El Sistema de Transporte Público en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala es eficiente.	Usuarios de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala cuentan con un Sistema de Transporte eficiente.
Causas (1° Nivel)	Medios (1° Nivel)	Componentes
Las calles y avenidas de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala presentan una sobreposición de rutas.	Los recorridos de las unidades de transporte en calles y avenidas de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala son distribuidas adecuadamente.	Estudios técnicos de reorganización de rutas fijas en la ciudad de Puebla realizados.
Los municipios pertenecientes a la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala adquieren las unidades de transporte que en la ciudad han salido de circulación.	Los municipios pertenecientes a la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala adquieren unidades de transporte para brindar el servicio.	Estudios técnicos de modernización del Sistema de Transporte Público en los municipios de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala implementados.
Los ingresos insuficientes de los concesionarios en la entidad limitan la reinversión en mantenimiento y adquisición de nuevas unidades para el servicio de transporte.	Los concesionarios en la entidad reciben subsidios y estímulos económicos para la reinversión en mantenimiento y adquisición de nuevas unidades para el servicio de transporte	Gestiones de acceso a créditos a concesionarios para el mejoramiento del Sistema de Transporte Público aprobados.

VI. Presupuesto y rendición de cuentas

27. El programa identifica y cuantifica los gastos en los que incurre para generar los bienes y los servicios (Componentes) que ofrece y los desglosa en los siguientes conceptos:
- Gastos en operación: Se deben incluir los directos (gastos derivados de los subsidios monetarios y/o no monetarios entregados a la población atendida, considere los capítulos 2000 y/o 3000 y gastos en personal para la realización del programa, considere el capítulo 1000) y los indirectos (permiten aumentar la eficiencia, forman parte de los procesos de apoyo. Gastos en supervisión, capacitación y/o evaluación, considere los capítulos 2000, 3000 y/o 4000).
 - Gastos en mantenimiento: Requeridos para mantener el estándar de calidad de los activos necesarios para entregar los bienes o servicios a la población objetivo (unidades móviles, edificios, etc.). Considere recursos de los capítulos 2000,3000 y/o 4000.
 - Gastos en capital: Son los que se deben afrontar para adquirir bienes cuya duración en el programa es superior a un año. Considere recursos de los capítulos 5000 y/o 6000 (Ej: terrenos, construcción, equipamiento, inversiones complementarias).
 - Gasto unitario: Gastos Totales/población atendida (Gastos totales=Gastos en operación + gastos en mantenimiento). Para programas en sus primeros dos años de operación se deben de considerar adicionalmente en el numerador los Gastos en capital.

Respuesta:	Sí
Nivel:	1
Criterio:	El programa no identifica ni cuantifica los gastos en operación desglosa tres de los conceptos establecidos.

Anexo 7 “Gastos desglosados del programa y criterios de clasificación”

El programa cuenta con registro de todos los gastos en que incurre; cada pago es registrado con base en la clave presupuestaria establecida de acuerdo con el Clasificador por Objeto de Gasto emitido por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC).

Para los fines de esta evaluación, la instancia evaluadora solicitó a la Dirección de Contabilidad de la SFA, el registro de pagos realizados al primer trimestre de 2016, dicha base de datos fue analizada en cuanto a los capítulos de gasto y es posible identificar los conceptos establecidos en los incisos a, b y c; sin embargo, el grado de desagregación de la información, no se realiza a nivel de bienes y servicios (componentes) del programa presupuestario, por lo tanto no es posible estimar costo unitario de los bienes y servicios en particular que genera el programa.

Se recomienda ampliar el grado de desagregación de la información a nivel de componentes y actividades de la MIR del Pp E043, a fin de dotar de insumos de información útiles para integrar al ejercicio de evaluación la dimensión eficiencia.

28. El programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas con las siguientes características:
- Las ROP o documento normativo están disponibles en la página electrónica de manera accesible, a menos de tres clics.
 - Los resultados principales del programa son difundidos en la página electrónica de manera accesible, a menos de tres clics.
 - Cuenta con un teléfono o correo electrónico para informar y orientar tanto al beneficiario como al ciudadano en general, disponible en la página electrónica, accesible a menos de tres clics.
 - La dependencia o entidad que opera el Programa no cuenta con modificación de respuesta a partir de recursos de revisión presentados ante el Instituto Federal de Acceso a la Información Pública (IFAI).

Respuesta:	Sí
Nivel:	3
Criterio:	Los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas tienen tres de las características establecidas.

Es mediante el portal de *Transparencia del Gobierno del Estado*¹³, el sitio en donde la Secretaría de Infraestructura y Transportes difunde información relevante sobre su gestión, incluidos los resultados de la operación del programa E043.

En dicho sitio se puede consultar de forma ágil y amigable información relevante relacionada al programa presupuestario como: *el marco normativo*¹⁴; *información financiera*; *convenios administrativos de coordinación y colaboración suscritos*; *concesiones*; *permisos*; *autorizaciones y arrendamientos*; *informes*; *trámites y servicios*; *información de utilidad* entre otros.

Derivado de la revisión a los apartados *informes e indicadores de gestión*, se puede concluir que el inciso b se cumple para el ejercicio fiscal 2015, no así para el ejercicio 2016; esto en función del momento en que se realiza la evaluación.

Los principales resultados de los componentes 1, 2 y 3 del programa presupuestario pueden ser consultados en el capítulo Movilidad y Transporte de la *Comparecencia del Sector Económico*¹⁵; la cual integra información de diversas Secretarías entre ella la de Transportes.

¹³ Disponible en: <http://transparencia.puebla.gob.mx/>

¹⁴ Ley de Transportes del Estado de Puebla disponible en: http://www.congresopuebla.gob.mx/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=25&limit=10&order=name&dir=DESC&Itemid=68&limitstart=40

¹⁵ Apartado informes y disponible en: <http://transparencia.puebla.gob.mx/sit.html?&Itemid=104&v=1>

En esta misma línea, los resultados de los indicadores no están disponibles; sin embargo, en el Portal de Transparencia fue posible descargar el documento que contiene las fichas técnicas de los indicadores de fin, propósito y componentes.

En cuanto a la característica del inciso c, se cumple parcialmente pues dentro del desarrollo de la comparecencia se hace referencia a la existencia de una *línea telefónica para la Atención de Quejas Ciudadanas en materia de Transporte Público*; no obstante, el número no está disponible a menos de tres clics en la página web de la Secretaría.

Por otra parte, se verificaron las solicitudes de información pública por la Secretaría de Transportes en el portal INFOMEX (<http://infomex.puebla.gob.mx/>), la búsqueda se realizó accediendo al apartado de **resoluciones** del cual se despliegan cuatro modalidades:

1. Revoca total
2. Revoca parcial
3. Sobresee
4. Confirma

El periodo de la consulta fue seleccionado desde el día 1 de enero al 14 de julio de 2016 y **no se encontraron resultados con los criterios** establecidos; por lo anterior se concluye que la característica descrita en el inciso d, se cumple pues no hay nada que modificar.

Se sugiere a la Secretaría de Transportes incluir en la parte inferior de su página de internet el número de la línea para la *Atención de Quejas Ciudadanas*.

29. Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones tienen las siguientes características:
- Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
 - Están sistematizados.
 - Están difundidos públicamente.
 - Están apegados al documento normativo del programa.

Respuesta:	Sí
Nivel:	3
Criterio:	Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones tienen tres de las características establecidas.

La naturaleza del programa nos permite identificar diversos procedimientos de acuerdo a los servicios y proyectos ejecutados; estos como se ha mencionado en preguntas anteriores, se encuentran estandarizados y sistematizados a nivel estatal en apego a la Ley de Transportes del Estado de Puebla.

El procedimiento que permite verificar la entrega de los apoyos es particular a cada uno de ellos, por ejemplo:

- Entrega del Título de Concesión
- Certificación de Conductores del Servicio de Transporte Público
- Entrega de licencias a choferes prestadores del Servicio Público y Mercantil.
- Modernización del parque vehicular de transporte que circula en la zona metropolitana.
- Apertura del vuelo Puebla-Panamá

Los procedimientos en su mayoría son descritos y publicados en el portal de Transparencia del Gobierno (www.transparencia.puebla.gob.mx) y la entrega de los servicios son difundidos públicamente a través de medios de comunicación masivos.

Finalmente, se sugiere a la Secretaría de Transportes publicar los procedimientos referentes a la creación del Fideicomiso Fondo para la Promoción de la Conectividad Aeroportuaria del Estado de Puebla.

VII. Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales

30. ¿Con cuáles programas estatales y/o acciones de desarrollo social en otros niveles de gobierno y en qué aspectos el programa evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?

No procede valoración cuantitativa.

[Anexo 8 “Complementariedad y coincidencias entre programas estatales y/o acciones de desarrollo social en otros niveles de gobierno”](#)

La complementariedad del programa E043 con el programa **E044 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular por la infraestructura vial**, se identificó a partir del análisis del diagnóstico desarrollado en los principales instrumentos de planeación del estado (Plan Estatal de Desarrollo, Plan Sectorial y la Matriz de Indicadores para Resultados de ambos programas).

Posteriormente, la Dependencia confirmó dicha complementariedad mediante el “*Cuestionario de información complementaria para la evaluación de programas presupuestarios en materia de Diseño*”, considerando similitudes entre los programas al estar enfocados a optimizar la movilidad de personas reduciendo costos y tiempos de traslado.

Adicionalmente, el propósito de ambos programas busca revertir las deficiencias y carencias del Sistema de Transporte mediante de la instrumentación de soluciones en materia de movilidad y transporte a corto, mediano y largo plazo; dado que, se han identificado calles y avenidas por donde circulan un gran número de rutas de transporte, ocasionando congestionamientos viales por el ascenso y descenso de los usuarios, además de elevar los índices de contaminantes.

Ambos programas definen a su población objetivo como los *habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y/o transitan por zonas congestionadas*; bajo esta definición, un mismo habitante se beneficia de las acciones de estos programas.

Finalmente, el tipo de apoyo general es *proporcionar un Sistema de Transporte eficiente, seguro y sustentable*; y los productos otorgados por componente relacionados son:

- Capacitación a transportistas del servicio público y mercantil.
- Supervisiones a los vehículos del servicio público.
- Regularización de concesiones, permisos y licencias de las unidades de los servicios de transporte.

Con base en esta complementariedad, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes delimitar correctamente los componentes y actividades de cada uno de los programas con la finalidad de evitar la duplicidad de acciones, optimizando el uso del presupuesto asignado a los programas.

Hallazgos y recomendaciones por sección temática

I. Justificación de la creación y diseño del programa

La problemática atendida por el programa E043, fue identificada y desarrollada en diversos instrumentos de planeación estratégica en la entidad; en ello, se describen las causas que dieron origen al problema, la población que padece el problema y su ubicación territorial.

El diagnóstico permite identificar el número de rutas que conforman la red de transporte, las zonas de la ciudad donde existe una sobreposición de rutas, el tiempo de recorrido, la velocidad en que circulan y las condiciones de las unidades que prestan el servicio.

Por lo tanto, se considera importante incluir en el diagnóstico la cuantificación de la población que presenta el problema, así como el plazo explícito para medir los avances en la solución de la problemática. Asimismo, se sugiere retomar estudios previos realizados en otras ciudades por instituciones públicas y privadas a nivel nacional e internacional en materia de movilidad y transporte.

II. Contribución a las metas y estrategias, nacionales y estatales

Los objetivos y metas del programa presupuestario evaluado, se encuentran alineados y vinculados directamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible monitoreados por la CEPAL a nivel internacional; a las metas propuestas del Plan Nacional de Desarrollo y a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, además de estar vinculados al Plan Sectorial de Transportes.

En este sentido, se sugiere realizar las adecuaciones necesarias a la MIR con base a la Metodología del Marco Lógico; lo que permitirá crear un vínculo más estrecho con los documentos de planeación estratégica de índole global, nacional y estatal.

III. Población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad

La población objetivo definida para el programa no es congruente con la población que es beneficiada con los servicios que otorga el programa.

Asimismo, la dependencia no cuenta con un proceso sistematizado que le permita identificar la *demand*a total de servicios que requiere la población y tampoco cuentan con un mecanismo para identificar a la población objetivo del programa.

En este sentido, la Unidad Responsable del programa carece de la implementación de una estrategia de cobertura que le permita definir a la población que será atendida, las metas adecuadas y el tiempo en que estas serán cumplidas.

Se lograron identificar procedimientos para otorgar y registrar los servicios que ofrece la dependencia a través del programa presupuestario.

Se sugiere a la dependencia elaborar los procesos y estrategias que le permitan identificar claramente y plenamente a los beneficiarios directos del programa, pues los habitantes del estado se beneficiarán tras la puesta en marcha de las acciones implementadas mediante el programa E043.

IV. Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención

A pesar de que la dependencia en el *Cuestionario de Información Complementaria*, afirma no contar con un padrón de beneficiarios; en el Portal de Transparencia del Estado, se identificó un listado de los concesionarios que fueron beneficiados con la aprobación de permisos para que nuevos vehículos se incorporen al Sistema de Transporte Público en el Estado.

Adicionalmente, los procedimientos que la Secretaría de Infraestructura y Transportes (SIT) realiza para otorgar servicios se encuentran sistematizados, normados conforme a la Ley de Transportes del Estado de Puebla y son difundidos públicamente.

Finalmente, la Secretaría no proporciona información socioeconómica de la población beneficiaria (concesionarios y permisionarios), de acuerdo al anuncio que refiere a la Ley de Protección de Datos Personales publicada en su portal de internet.

V. Matriz de Indicadores para Resultados

La información más relevante identificada tras el análisis de este apartado refiere a inconsistencias metodológicas en la construcción de la MIR. El planteamiento del problema no es claro, esto derivó en componentes que no contribuyen al logro del programa; asimismo, las actividades planteadas limitan el alcance del programa, pues se encontraron actividades dirigidas al personal y vehículos de la Secretaría de Infraestructura y Transportes.

Además, las actividades que integran el componente 3 son similares a las actividades del Pp E044; por ello, se deberá valorar su pertinencia, evitando así la duplicidad de actividades y aprovechando al máximo los recursos ministrados al programa.

Bajo dicho contexto, se hace la sugerencia la Subsecretaría de Transportes conformar un equipo de trabajo integrado por los responsables de cada uno de los niveles de la matriz, con la finalidad de reestructurar la MIR conforme a la Metodología de Marco Lógico y de acuerdo a las atribuciones y capacidades de cada dirección involucrada.

VI. Presupuesto y rendición de cuentas

En el Portal de Transparencia del Estado se identificó la ausencia de información referente a los procedimientos empleados para el Fideicomiso Fondo para la Promoción de la Conectividad Aeroportuaria del Estado de Puebla.

Respecto a este apartado se sugiere a la dependencia realizar un informe semestral sobre los avances de los programas presupuestarios a su cargo; en el cual, se muestre el nivel de cobertura, las metas cumplidas, las acciones y/o las probables modificaciones necesarias e identificadas para cumplir satisfactoriamente el propósito de los programas.

VII. Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales

Se sugiere a la Subsecretaría de Transportes delimitar correctamente los alcances de cada programa (E043 y E044), esto facilitara la elaboración de componentes acordes a cada objetivo y actividades de acuerdo a las necesidades propias de cada programa; optimizando el presupuesto asignado a cada programa y solucionando la problemática que limita el desarrollo del estado.

Anexo 3: Matriz de Indicadores para Resultados del programa

Fin				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Contribuir a impulsar la competitividad de los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio mediante el impulso a formas de transporte rápidas, seguras y económicas.	Calificación general del Índice de Competitividad estatal.	Índice de Competitividad Estatal del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. IMCO HTTP://IMCO.ORG.MX/INDICES/#!	Esfuerzos de los diferentes niveles de gobierno convergen para elevar la competitividad.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Estratégico	Eficacia	Bienal	46.5	Dato Absoluto IMCO.

Propósito				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio se benefician con alternativas de movilidad eficientes y seguras.	Usuarios beneficiados con el Sistema de Transporte masivo.	Registros estadísticos y Administrativos de Carreteras de Cuotas Puebla (CCP)	La ciudadanía se interesa por hacer uso de la red urbana de transporte articulado (RUTA).	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Estratégico	Eficacia	Anual	14	(Número de usuarios beneficiados por la implementación del Sistema de Transporte masivo año 2016/Total de demanda de transporte público)*100

Componente 1				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Gestiones para incrementar la movilidad en el Estado de Puebla concretadas.	Porcentaje de gestiones para incrementar la movilidad en el Estado de Puebla concretadas.	Archivo documental y/o digital de gestiones de la Comisión de Transición y Dirección de Ingeniería.	Se cuenta con la aprobación de recursos financieros en tiempo y forma.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	(Gestiones para incrementar la movilidad concretadas/Gestiones para incrementar la movilidad programadas)*100

Componente 2				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Estudios Técnicos de Impacto Social elaborados.	Porcentaje de Estudios Técnicos de Impacto Social elaborados.	Base de datos de la Dirección de Ingeniería y archivo de estudios socioeconómicos de la Dirección de Planeación de Obra e Inversión.	Existe demanda para la realización de estudios técnicos.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	(Estudios técnicos de impacto social realizados/Estudios técnicos de impacto social programados)*100

Componente 3

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Trámites para el servicio público y mercantil realizados.	Porcentaje de trámites para el servicio público y mercantil realizados.	Archivo documental y/o digital de la Subsecretaría de Transportes y la Dirección de Ingeniería.	Existe demanda de trámites por parte del servicio público y mercantil.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	(Trámites para el servicio público y mercantil efectuados/Trámites para el servicio público y mercantil programados)*100

Componente 4

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Proyectos de inversión en materia de infraestructura y transportes gestionados.	Porcentaje de proyectos de inversión en materia de infraestructura y transportes gestionados.	Archivo documental y/o digital de la Comisión de Transición y la Dirección de Planeación de Obra e Inversión.	Los proyectos de inversión son aprobados en tiempo y forma.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	(Proyectos de inversión en materia de infraestructura y transportes gestionados/Proyectos de inversión en materia de infraestructura y

transportes programados)*100

Componente 5				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Atención ciudadana en temas de movilidad a través de tecnologías de la información y comunicaciones otorgada.	Porcentaje de acciones para brindar atención ciudadana mediante tecnologías de la información y comunicaciones realizadas.	Archivo documental y/o digital de la Dirección General Jurídica y Dirección General Administrativa.	Los ciudadanos presentan solicitudes de información mediante tecnologías de la información y comunicaciones a la Secretaría de Infraestructura y Transportes.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	(Acciones para brindar atención ciudadana mediante tecnologías de la información y comunicaciones realizadas/Acciones para brindar atención ciudadana mediante tecnologías de la información y comunicaciones programadas)*100

Actividad 1.1			
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto

<p>Gestionar 1 nuevo destino con las aerolíneas nacionales e internacionales a fin de incrementar el número de pasajeros aéreos trasladados.</p>	<p>Número de nuevos destinos con las aerolíneas nacionales e internacionales a fin de incrementar el número de pasajeros aéreos trasladados gestionados.</p>	<p>Archivos de la comisión de transición.</p>	<p>Las aerolíneas se interesan en operar en el aeropuerto internacional "Hermanos Serdán" de Puebla y Tehuacán.</p>	
<p>Tipo Gestión</p>	<p>Dimensión Eficiencia</p>	<p>Frecuencia Irregular</p>	<p>Meta 1</p>	<p>Unidad de Medida Gestión</p>

Actividad 1.2				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
<p>Autorizar 300 estudios técnicos en sus diferentes modalidades en ruta fija y taxi en la Ciudad de Puebla e interior del estado que cumplen con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente.</p>	<p>Número de estudios técnicos en sus diferentes modalidades en ruta fija y taxi en la Ciudad de Puebla e interior del estado que cumplen con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente, autorizados.</p>	<p>Base de datos en equipo de cómputo de la Dirección de Ingeniería.</p>	<p>Los concesionarios y permisionarios cumplen con los requisitos establecidos en la ley y reglamento de transporte para el Estado de Puebla vigentes.</p>	
<p>Tipo Gestión</p>	<p>Dimensión Eficiencia</p>	<p>Frecuencia Mensual</p>	<p>Meta 300</p>	<p>Unidad de Medida Estudio</p>

Actividad 1.3

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Gestionar 1 estudio de movilidad cuya implementación conlleve a la movilidad urbana y desarrollo de los modos de transporte.	Número de estudios de movilidad cuya implementación conlleve a la movilidad urbana y desarrollo de modos de transporte gestionados.	Archivo documental de la comisión de transición.	Existen instancias interesadas en apoyar proyectos de movilidad; programas tendientes a apoyar proyectos de movilidad; y autoridades interesadas en mejorar la movilidad del estado.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Irregular	1	Estudio

Actividad 2.1

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Elaborar 80 estudios técnicos de cambio de modalidad; transporte escolar y ampliación de ruta y/o recorridos de servicio público y mercantil en la zona metropolitana que cumple con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente.	Número de estudios técnicos de cambio de modalidad; transporte escolar y ampliación de ruta y/o recorrido del servicio público y mercantil en la zona metropolitana que cumplen con lo establecido en la ley y	Base de datos en equipos de cómputo de la Dirección de Ingeniería.	Los concesionarios y permisionarios cumplen con los requisitos establecidos en la ley y reglamento de transporte para el Estado de Puebla vigente.

	reglamento de transporte vigente elaborados.		
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta
Gestión	Eficiencia	Mensual	80
			Unidad de Medida
			Estudio

Actividad 2.2			
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Elaborar 1 estudio socioeconómico de los municipios con alto grado de marginación en el Estado de Puebla.	Número de estudios socioeconómicos de los municipios con alto grado de marginación en el Estado de Puebla elaborados.	Estudio socioeconómico de los municipios con alto grado de marginación, en la carpeta con el mismo nombre, ubicada en la estantería de la Dirección de Planeación de Obra e Inversión.	El acceso a las fuentes de información de los municipios con alto grado de marginación es adecuado.
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta
Gestión	Eficiencia	Irregular	1
			Unidad de Medida
			Estudio

Actividad 2.3			
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto

<p>Elaborar 80 estudios técnicos de concesiones nuevas de servicio mercantil; ampliación de parque vehicular del servicio público y mercantil y ajuste tarifario en la zona metropolitana que cumplen con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente.</p>	<p>Número de estudios técnicos de concesiones nuevas de servicio mercantil; ampliación de parque vehicular del servicio público y mercantil y ajuste tarifario en la zona metropolitana que cumplen con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente elaborados.</p>	<p>Base de datos en equipo de cómputo de la Dirección de Ingeniería.</p>	<p>Los concesionarios y permisionarios cumplen con los requisitos establecidos en la ley y reglamento de transporte para el Estado de Puebla vigente.</p>	
<p>Tipo Gestión</p>	<p>Dimensión Eficiencia</p>	<p>Frecuencia Mensual</p>	<p>Meta 80</p>	<p>Unidad de Medida Estudio</p>

Actividad 3.1			
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
<p>Emitir 250 permisos de publicidad al servicio del transporte público y mercantil en la modalidad de taxi, con la finalidad de cumplir con las normas establecidas en la ley del transporte para el Estado de Puebla.</p>	<p>Número de permisos de publicidad al servicio del transporte público y mercantil en la modalidad de taxi emitidos.</p>	<p>Base de datos de permisos emitidos por la Dirección de Operación del Transporte.</p>	<p>Las unidades del servicio de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi circulan de manera legal.</p>

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Trimestral	250	Trámite

Actividad 3.2

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Elaborar 80 estudios técnicos de reconocimiento de itinerario de las rutas; permiso de reducida importancia y fusión de rutas fijas que cumplen con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente.	Número de estudios técnicos de reconocimiento de itinerario de las rutas; permiso de reducida importancia y fusión de rutas fijas que cumplen con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente, elaborados.	Base de datos en equipo de cómputo de la Dirección de Ingeniería.	Los concesionarios y permisionarios cumplen con los requisitos establecidos en la ley y reglamento de transporte para el Estado de Puebla vigente.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	80	Estudio

Actividad 3.3

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
----------	-----------	------------------------	----------

<p>Elaborar 60 estudios técnicos de creación de ruta; ubicación de bases de sitio y/o terminales y factibilidad de nuevas rutas en sus diferentes modalidades de ruta fija y taxi en la Ciudad de Puebla e interior del estado que cumplen con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente.</p>	<p>Número de estudios técnicos de creación de ruta; ubicación de bases de sitio y/o terminales y factibilidad de nuevas rutas en sus diferentes modalidades de ruta fija y taxi en la Ciudad de Puebla e interior del estado que cumplen con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente elaborados.</p>	<p>Base de datos en equipo de cómputo de la Dirección de Ingeniería.</p>	<p>Los concesionarios y permisionarios cumplen con los requisitos establecidos en la ley y reglamento de transporte para el Estado de Puebla vigente.</p>	
<p>Tipo Gestión</p>	<p>Dimensión Eficiencia</p>	<p>Frecuencia Mensual</p>	<p>Meta 60</p>	<p>Unidad de Medida Estudio</p>

Actividad 4.1			
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
<p>Atender 4 proyectos asignados a esta comisión.</p>	<p>Número de proyectos asignados atendidos.</p>	<p>Archivo documental de la Comisión de Transición (expediente unitario).</p>	<p>Los proyectos a cargo de esta Unidad Administrativa son autorizados en tiempo y forma.</p>

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Semestral	4	Proyecto

Actividad 4.2

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Realizar 1 evaluación del impacto que ha producido la asignación de los recursos de inversión del Fondo Infraestructura Social Estatal (FISE) y Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF) que ejecuta esta Secretaría en el Estado de Puebla.	Número de evaluaciones de impacto de las obras y/o acciones con asignación de los fondos FISE y FAFEF realizadas.	Documento final de la evaluación de impacto de la asignación de los fondos FISE y FAFEF, en la carpeta del mismo nombre, ubicada en la estantería de la Dirección de Planeación de Obra e Inversión.	Los recursos de los fondos FISE y FAFEF para la ejecución de obras son entregados en tiempo y forma.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Irregular	1	Evaluación

Actividad 4.3

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Llevar a cabo 4 sesiones del Subcomité Sectorial de Infraestructura y Transportes para dar seguimiento a la planeación de obra e inversión y asuntos referentes a temas de transportes.	Número de sesiones del Subcomité Sectorial de Infraestructura y Transportes realizadas.	Acta de la sesión del Subcomité de Infraestructura y Transportes rubricada por los asistentes a la misma, que se encuentra en carpeta del mismo nombre, a resguardo del departamento.	El quorum legal se representa para sesionar.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Cuatrimestral	4	Sesión

Actividad 5.1

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Realizar 2 mantenimientos generales a los equipos de cómputo de la Secretaría de Infraestructura y Transportes.	Número de mantenimientos generales a los equipos de cómputo de la Secretaría de Infraestructura y Transportes realizados.	Reportes de servicio a resguardo de la Dirección de Recursos Materiales y Factor Humano.	Se cuenta con el personal suficiente para realizar los servicios de mantenimiento a equipos de cómputo.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Semestral	2	Servicio

Actividad 5.2

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Realizar 4 revisiones y actualizaciones al portal de transparencia.	Número de revisiones y actualizaciones al portal de transparencia realizadas.	Carpeta de información para actualizar el portal de transparencia, proporcionada por diversas Unidades Administrativas de la Secretaría de Infraestructura y Transportes, a resguardo de la Dirección General Jurídica.	Las Unidades Administrativas de la Secretaría de Infraestructura y Transportes generan información.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Trimestral	4	Revisión

Nota: La cantidad de Componentes y Actividades dependerá de lo que se considere suficiente y necesario de acuerdo al programa presupuestario.

Anexo 6: Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados

Fin				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Contribuir a elevar la competitividad de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala mediante la eficiencia del Sistema de Transporte Público.	Posición del estado en el Índice de Desempeño Ambiental IDA.	Subíndice sectores precursores del índice de competitividad estatal, IMCO. http://imco.org.mx/indices/#!/competitividad_estatal_2014/resultados/entidad/puebla	Los tres órdenes de gobierno junto con la iniciativa privada y asociaciones civiles realizan acciones para mejorar el Sistema de Transporte Público.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Estratégico	Eficacia	Bienal	18	Dato Absoluto

Propósito				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Usuarios del transporte en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala cuentan con un Sistema de Transporte Público eficiente.	Porcentaje de Unidades de Transporte Público eficientes	Programa de Movilidad Estatal http://sit.puebla.gob.mx/	Los concesionarios y permisionarios amplían el parque vehicular de transporte con unidades aptas para brindar el servicio.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Estratégico	Eficacia	Anual	No Disponible	(Número de Unidades del STP adecuadas/Total de Unidades de STP registradas en zona metropolitana Puebla Tlaxcala)*100

Componente 1				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Estudios técnicos de reorganización de rutas fijas en la ciudad de Puebla realizados.	Porcentaje de rutas fijas reorientadas	Estadísticas de la Dirección de Planeación de Obras e Inversión.	Los concesionarios y permisionarios acceden a la reubicación de rutas fijas.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Anual	33.3	(Número de rutas fijas del STP reorientadas/Total de rutas fijas del STP en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala)*100

Componente 2				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Estudios técnicos de modernización del Sistema de Transporte Público en los municipios de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala implementados.	Porcentaje de Sistemas de Transporte Público modernizados	Estadísticas de la Dirección de Planeación de Obras e Inversión.	El gobierno estatal, municipal y la iniciativa privada destinan recursos a la modernización del Sistema de Transporte Público.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	33.3	(Número de municipios de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala con Sistema de Transporte Público modernizado/Total de municipios de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala que requieren un Sistema de Transporte Público modernizado)*100

Componente 3				
Objetivo		Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Gestiones de acceso a créditos a concesionarios para el mejoramiento del Sistema de Transporte Público aprobados.		Porcentaje de concesionarios que reciben créditos para el mejoramiento del Sistema de Transporte Público	Registros Contables de la Subsecretaría de Transportes	El Gobierno del Estado firma convenios de crédito a tasa preferencial con instituciones bancarias.
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	(Número de concesionarios con créditos aprobados/ Total de concesionarios)*100

Nota: La cantidad de Componentes y Actividades dependerá de lo que se considere suficiente y necesario de acuerdo al programa presupuestario

Anexo "Mejora de Metas"

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Meta Propuesta
Fin	Posición del estado en el Índice de Desempeño Ambiental IDA.	18
Propósito	Porcentaje de Unidades de Transporte Público eficientes	No Disponible
Componente 1	Porcentaje de rutas fijas reorientadas	33.3
Componente 2	Porcentaje de Sistemas de Transporte Público modernizados	33.3
Componente 3	Porcentaje de concesionarios que reciben créditos para el mejoramiento del Sistema de Transporte Público	100

Nota. Se deben incluir todos los indicadores de cada uno de los niveles de objetivo.

Anexo 9: Valoración Final del programa

Tema	Preguntas	Nivel obtenido	Justificación
Justificación de la creación y del diseño del programa	1 a 3	2.33	Se cuenta con un diagnóstico actualizado de la Secretaría, en el cual se identifican características propias del programa presupuestario; sin embargo, el programa no cuenta con un diagnóstico propio con un respaldo teórico que de sustento al diseño del programa. Adicionalmente, el problema está planteado como la ausencia de un bien o servicio público, lo cual, metodológicamente es incorrecto, ya que, el punto de partida para la construcción de la MIR es el análisis problema como fenómeno social.
Contribución a la meta y estrategias nacionales	4 a 6	2.00	La dependencia cuenta con un instrumento de planeación propio y actualizado, el cual incluye objetivos a los que contribuye el programa. Asimismo, en el PND se identificaron conceptos similares y la alineación explícita a objetivos, estrategias y líneas de acción. Finalmente, se encontró que la ejecución del programa contribuye al logro de las metas establecidas en los ODS.
Población potencial, objetivo y mecanismos de elección	7 a 12	2.20	Es importante definir con mayor claridad los conceptos poblacionales, lo cual servirá de base para elaborar una estrategia de cobertura. El análisis de la población objetivo, constituye una herramienta que puede ser de mucha utilidad justificando con mayor detalle los criterios adoptados para focalizar y definir la población objetivo.
Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención	13 a 15	3.00	La dependencia por ley debe elaborar y actualizar el padrón de beneficiarios con concesiones y permisos para el servicio de transporte público y mercantil. Por otra parte, en la documentación analizada se identificaron mecanismos de atención a beneficiarios y ciudadanos; sin embargo, en la página de transparencia de la Secretaría estos no son visibles o redirección a la página oficial del gobernador.
Matriz de Indicadores para Resultados	16 a 26	1.50	La MIR del Pp E043 presenta oportunidad de mejora en la lógica horizontal, en la elaboración de indicadores, medios de verificación, supuestos y en las metas con orientación al desempeño.
Presupuesto y rendición de cuentas	27 a 29	2.33	La Unidad Responsable del programa registra y cuantifica los gastos en que incurre, no obstante este registro no está desglosado por nivel de fin, propósito y componente; se podría inferir para ciertos componentes, lo cual generaría sesgo en la información. Por otra parte, la dependencia cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas disponibles en la página de transparencia del estado. No obstante, la información relacionada al Fondo para la Promoción de la Conectividad Aeroportuaria del Estado de Puebla, no es pública.
Complementariedades y coincidencias con otros programas federales	30	N.A.	Se observó coincidencia con el Pp E044 Fomento a la Fluidéz de la Circulación Vehicular por la Infraestructura Vial, debido a que ambos programas promueven la movilidad de las personas reduciendo costos y tiempos de traslado; identifican a los habitantes del Estado de Puebla como la población objetivo; capacitan a transportistas y fomentan el uso de unidades de vehículos de servicio de transporte en buenas condiciones.
Valoración final		2.22	

Anexo 10: Análisis de Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas

Capacidades Internas		Factores Externos	
<p>Fortalezas</p> <p>(Cualquier capacidad con la que cuenta la dependencia o entidad que le permita aprovechar sus recursos para la obtención de sus objetivos)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La planeación adecuada de metas permite mejorar la movilidad de los habitantes. • La especificación eficiente de la población objetivo, permite enfocar las acciones en materia de transporte con el objetivo de incrementar la competitividad del estado. • Adecuada planeación de rutas de transporte, que permiten disminuir los tiempos de traslado. • Disponibilidad de recursos materiales, humanos y financieros para alcanzar las metas. 		<p>Oportunidades</p> <p>(Cualquier factor externo fuera del control de la dependencia o entidad que puede ser aprovechado para la obtención de sus objetivos)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La prioridad del Gobierno del Estado en materia de movilidad para el cumplir con las metas del programa. • Obras de infraestructura de interconectividad que permitan establecer nuevas rutas de transporte público. • Inversión pública y privada que permite un aumento en la necesidad de rutas de servicio de transporte público y vialidades que mejoren la movilidad. 	
<p>Debilidades</p> <p>(Cualquier limitante Interna de la dependencia o entidad que puede afectar la obtención de sus objetivos)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Retraso en la entrega de los recursos financieros. • Retraso en la ejecución de las acciones del programa por trámites burocráticos. 		<p>Amenazas</p> <p>(Cualquier factor externo fuera de control de la dependencia o entidad que pueda afectar la obtención de sus objetivos).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las condiciones económicas actuales que generen reajustes en los recursos financieros hacia otros programas prioritarios. • Incremento del parque vehicular en condiciones poco favorables. • Los proyectos de inversión en materia de transporte no son aprobados. • Condiciones sociales y climáticas desfavorables. 	