



Evaluación de Diseño del programa presupuestario E044 - Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular Por la Infraestructura Vial.

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	1
Características del Programa	3
I. Justificación de la creación y diseño del programa	6
II. Contribución a las metas y estrategias nacionales.....	11
III. Población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad	14
IV. Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención.....	21
V. Matriz de Indicadores para Resultados.....	25
VI. Presupuesto y rendición de cuentas	43
VII. Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales	47
Hallazgos y recomendaciones por sección temática	48
I. Justificación de la creación y diseño del programa.....	48
II. Contribución a las metas y estrategias, nacionales y estatales.....	48
III. Población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad.....	48
IV. Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención.....	49
V. Matriz de Indicadores para Resultados	49
VI. Presupuesto y rendición de cuentas.....	50
VII. Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales	50
Anexo 3 “Matriz de Indicadores para Resultados del programa”	51
Anexo 6 “Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados”	66
Anexo 9 “Valoración Final del programa”	68
Anexo 10 “Análisis de Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas”	70

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 E044 - Fomento a la Fluidéz de la Circulación Vehicular Por la Infraestructura Vial; 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 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 y clave	E044. Fomento a la Fluidéz de la Circulación Vehicular Por la Infraestructura Vial
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 congestiónamiento 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 transitan por zonas de congestiónamiento vehicular y que demandan mayor fluidéz en la circulación enfrentan un alto índice de contaminación ambiental y prolongados tiempos de recorrido a causa de las condiciones de los servicios de transporte público y mercantil, situación que se agrava a medida que crece el parque vehicular en la entidad.	
Metas y objetivos nacionales y estatales a los que se vincula	
Alineación Plan Nacional de Desarrollo:	
Meta nacional: México Próspero	
Objetivo 4.9: Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	
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.	
Línea de acción: 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.	
Alineación Plan Estatal de Desarrollo:	
Eje rector 1: Mas Empleo y Mayor Inversión.	
Capítulo 1.4: Innovación para Movilizar y Acercar Puebla.	
Objetivo 1: Optimizar la movilidad de personas para disminuir los niveles de congestiónamiento vehicular y los tiempos de recorrido.	
Descripción de los objetivos del programa, así como de los bienes y/o servicios que ofrece	

Fin: Contribuir a impulsar la competitividad del estado mediante la optimización de la movilidad de los habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación, disminuyendo los niveles de contaminación.

Propósito: Los habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación cuentan con mejor movilidad y bajos niveles de contaminación.

Componentes:

1. Conductores, transportistas y/o servidores públicos de la secretaría de infraestructura y transportes capacitados.
2. Inspecciones técnico vehiculares a unidades de transporte realizadas.
3. Gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil ejecutadas.
4. Procesos administrativos de la Secretaría de Infraestructura y Transportes mejorados.

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: Habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular.

Población objetivo: Habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación.

Población atendida: Habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación y que haya sido atendida.

Estrategia de cobertura y mecanismos de focalización

En el documento denominado *“Análisis de la Población Objetivo”* no fue posible identificar la estrategia de cobertura y mecanismos de focalización, sin embargo a continuación se mencionan los criterios de focalización empleados para el ejercicio fiscal 2016:

Población de Referencia: Ubicación Espacial.

Población Potencial: Ubicación Espacial.

Población Objetivo: Situación Social.

Población Atendida: Factibilidad de Atención.

Presupuesto aprobado

Total: \$ 116,434,843

Principales metas de Fin, Propósito y Componentes

Fin: Alcanzar la posición 18 en el subíndice sectores precursores del índice de competitividad estatal.

Propósito: Disminución del parque vehicular en 0.33%

Componentes:

- 1.- Capacitar al 100% de transportistas del servicio público y mercantil, así como al personal de la Secretaría de Infraestructura y Transportes para su profesionalización.
- 2.- Realizar el 100% de inspecciones técnico vehiculares.
- 3.- Ejecutar el 100% de gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil.
- 4.- Mejorar el 100% de las actividades de administrativas para la mejora de procesos.

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

El programa presupuestario E044 muestra un diseño deficiente, lo cual se traduce en una oportunidad de mejora siguiendo la Metodología del Marco Lógico (MML) y la justificación teórica planteada, a través de las cuales la Unidad Responsable del programa identificara con precisión a la población en la que recaen las acciones del programa y, posteriormente, el problema que esta padece. Conociendo el problema y la población objetivo, será más fácil identificar las causas y los efectos generados; esto coadyuvará a determinar el efecto principal del programa E044.

Realizar el proceso desde sus primeros pasos permitirá establecer indicadores congruentes y adecuados para dar seguimiento al programa y al logro del mismo.

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 E044 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 transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación presentan dificultades de movilidad para el desarrollo satisfactorio de sus actividades*. Como se observa, el problema está redactado como un hecho negativo.

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, este proceso se considera anual.

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 permite identificar la problemática que el programa E044 busca atender; en dichos documentos se dan a conocer las causas que dieron origen a dicha 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, el diagnóstico realizado para el Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017 es señalado 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 altos niveles de saturación en las principales vialidades de la zona metropolitana del estado.

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 mejorar las condiciones de desplazamiento de mercancías y de los habitantes del estado, las cuales son:

- Elaboración del Plan de Transporte No Motorizado con el objetivo de identificar ciclorrutas e incorporarlas al Sistema Integral de Transporte Articulado.
- Regularizar el transporte público a fin de disminuir los niveles de congestión vehicular.
- Actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Puebla.

- Mantenimiento de las autopistas de cuota estatales.

Finalmente, el diagnóstico más reciente sobre las condiciones de fluidez vehicular se encuentra en el 5to informe de gobierno; sin embargo, dentro de la evidencia documental analizada, no se muestra el plazo para su revisión ni la cobertura alcanzada al momento de la elaboración del diagnóstico. Por tanto, se sugiere a la Secretaría de Infraestructura y Transportes del estado, elaborar un diagnóstico específico sobre la problemática de fluidez vehicular y sus efectos; asimismo, que su nivel de desagregación sea congruente a la metodología que se retoma del ámbito nacional.

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

Respuesta:	Sí
Nivel:	1
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 no es consistente con el diagnóstico del problema.

De acuerdo a la información registrada en el formato Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), el programa presupuestario E044 encuentra sustento en el documento denominado **“Ciudades Competitivas y Sustentables”**, una iniciativa realizada por *Grupo Financiero Banamex y Banco Nacional de México*; además de la coparticipación y apoyo técnico del *Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS)*, el *Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT)*, el *Consejo Coordinador Empresarial (CCE)*, la *Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)*, la *Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI)*, la *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)*, la *Secretaría de Energía (SENER)*; y en particular al *Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos sobre Energía y Medio Ambiente, A.C. (CMM)*, y al *Instituto Mexicano de la Competitividad, A.C. (IMCO)*.

En dicho documento se describe la justificación por la cual se crea el *Índice de Ciudades Competitivas y Sustentables (ICCS)*, el cual atiende a esfuerzos realizados en el plano internación a través de organismos como la OCDE y la ONU principalmente; quienes se encargan anualmente de medir los niveles de vida de las habitantes de un país además de la calidad de vida, productividad, equidad e inclusión; medio ambiente y gobernanza de las ciudades que puedan crear indicadores específicos con el fin de mejorar con respecto a sí mismos a lo largo del tiempo. Por ello, en México se construye el ICCS que permite medir algunas de las variables citadas anteriormente; el índice es el resultado de la sumatoria del índice de competitividad urbana (ICU) y el índice de desempeño ambiental (IDA).

El objetivo general del ICCS es reconocer y difundir las buenas prácticas de los gobiernos locales que promueven iniciativas, soluciones y proyectos innovadores que mejoren la calidad de vida de los mexicanos. Mientras que del ICU evalúa los resultados de los ámbitos económicos y sociales que permiten atraer talento y elevar el nivel de vida de la población; en tanto, el IDA evaluará los ámbitos ambientales y sociales que dan lugar a una gestión en equilibrio con los recursos disponibles así como el cuidado de la salud de la población¹.

Tras el análisis de la estructura del IDA, se observa como subíndice la medición de la **Movilidad y Transporte**, la cual busca evaluar las condiciones necesarias que garantizan desplazamientos

¹ Información obtenida en el documento *Ciudades Competitivas y Sustentables, 2015*; disponible en <http://imco.org.mx/competitividad/indice-de-ciudades-competitivas-y-sustentables-2015/>

eficientes, asequibles y seguros en cualquier modo de transporte; con base en este objetivo, se puede afirmar que el Pp E044 justifica su creación, asimismo su logro coadyuvará a mejorar la calificación del índice a nivel internacional. Actualmente, su el índice logro una calificación de 50.79 puntos, por lo que está debería ser la línea base del indicador a nivel de fin.

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:	3
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 no es posible determinar vinculación con los aspectos establecidos en la pregunta.

Derivado del análisis realizado no se encontró una vinculación explícita entre el objetivo del Plan Estatal de Desarrollo (PED) y el propósito del programa presupuestario. Sin embargo, existen conceptos comunes entre el propósito y los objetivos del PED .

Eje rector 1: Mas Empelo y Mayor Inversión

Capítulo 1.4: Innovación para Movilizar y Acercar Puebla

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

Por consiguiente, el logro del propósito coadyuvará al cumplimiento del objetivo del PED dado que su finalidad principal es disminuir los niveles de congestamiento vehicular y bajar los niveles de contaminación.

Por otra parte el Programa Sectorial de Infraestructura retoma los objetivos del PED y los desagrega en estrategias y líneas de acción. Realizar estudios técnicos en la zona metropolitana y al interior del estado, identificando los recorridos de las rutas urbanas y suburbanas, frecuencias de paso, así como las necesidades de viaje (origen y destino) de los usuarios, a fin de poder formular alternativas para reestructurar las rutas existentes y considerar la introducción de nuevos recorridos.

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.

El Propósito del programa presupuestario E044 expresa “*Los habitantes del estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación cuentan con mejor movilidad y bajos niveles de contaminación*”, esto 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 una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

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.

Línea de acción: Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad.

En cuanto al **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.

En virtud de lo expuesto en los párrafos anteriores se muestra que la vinculación entre el propósito y el objetivo del PED se realiza en función mejorar la conectividad y optimizar el desplazamiento de la población disminuyendo así los niveles de congestión y de contaminación.

Vinculación con estrategias transversales:

Meta Nacional: México con Responsabilidad Global.

Enfoque Transversal: México con Responsabilidad Global.

Estrategia I: Democratizar la Productividad.

Línea de acción: Desarrollar una infraestructura logística que integre a todas las regiones del país con los mercados nacionales e internacionales, de forma que las empresas y actividades productivas puedan expandirse en todo el territorio nacional.

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.

Los Objetivos de Desarrollo del Milenio se firman en el año 2000, buscando atender las necesidades humanas más apremiantes y con ello, garantizar los derechos fundamentales; de esto se desprendieron 8 objetivos fundamentales, 21 metas y 48 indicadores cuantitativos. Estos 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 E044 no encuentra alineación directa a los ODS; no obstante, se puede alinear al objetivo 11 de la agenda 2015-2030; contribuyendo a *una planificación y gestión participativas, integradas y sostenible de los asentamientos humanos en todos los países*. Adicionalmente, *reducirá el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo*². Como se observa este programa contribuye al logro de economías sustentables, por ello el diseño del programa debe ser preciso y encaminado al cumplimiento de estos objetivos.

² 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:
- Unidad de medida
 - Está cuantificada
 - Metodología para su cuantificación y/o identificación y fuentes de información
 - 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.

Anexo 1 “Metodología para la cuantificación de las poblaciones potencial y objetivo”

Las poblaciones potencial y objetivo están definidas en documentos oficiales, entre ellos el denominado “Análisis de la Población Objetivo”, evidencia documental proporcionada por la Unidad de Programación y Presupuesto de la Secretaría de Finanzas y Administración en el cual se verificó que las poblaciones sí cuentan con unidad de medida y están cuantificadas, tal como se muestran en la siguiente tabla:

Poblaciones	Definición	Unidad de Medida	Cuantificación 2016
Potencial	Habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestiónamiento vehicular	Habitante	2,330,124
Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestiónamiento vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación.	Habitante	588,902

Respecto a la definición de un plazo para su revisión y actualización, se infiere que dicho documento se actualiza de forma anual, ya que esa es la periodicidad del ciclo de programación y presupuestación llevado en la Dirección de Programación, Seguimiento y Análisis del Gasto (DPSAG), según lo estipulado en el artículo 42 del Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas y Administración.

Derivado del análisis antes expuesto, se observa que las poblaciones cuentan con unidad de medida y se encuentran cuantificadas para el periodo que comprende de 2013 a 2016; sin embargo, el documento antes señalado no constituye una metodología que permita definir el proceso o los criterios de focalización utilizados para su definición. Lo anterior constituye un área de oportunidad para la clara definición así como el tipo de fuentes de información válidas para la cuantificación de cada población.

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:	Si
Nivel:	1
Criterio:	El programa cuenta con información sistematizada, pero ésta no permite conocer la demanda total de apoyos ni las características de los solicitantes.

El equipo evaluador al momento de realizarse la evaluación no tuvo acceso a los *reportes mensuales de los conductores capacitados; formatos de programación de capacitación; expediente de constancias; registro de infracciones; bitácora de servicios al parque vehicular de la Secretaría de Infraestructura y Transportes; base de datos de inspecciones técnicas vehiculares y/o a los reportes de licencias para conducir emitidos*; en base a estos medios de verificación, se puede afirmar que la dependencia cuenta con información sistematizada que le permite conocer quienes han sido los beneficiarios con sus servicios.

Derivado del análisis de gabinete realizado, se encontró en el portal de *Transparencia del Gobierno del Estado* que el “*Padrón de beneficiarios de concesiones y permisionarios*” es la única información que se encuentra disponible y sistematizada de manera pública, la cual presenta la siguiente información:

- Número de concesión
- Titular de la concesión (persona física o moral)
- Tipo de vehículo
- Placas
- Municipio de servicio
- Ruta

No obstante, esta información no permite conocer la demanda total de apoyos que requieren los habitantes de la entidad; tras el análisis planteado, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes elaborar un informe de la demanda total de apoyos requeridos.

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.

Durante el proceso de evaluación al programa presupuestario E044, no se contó con evidencia documental que describa y/o especifique el mecanismo por el cual, la Subsecretaría de Transportes y las Direcciones responsables de cada componente identifican a la población objetivo.

Mediante el formato *Análisis de la Población Objetivo*, las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal registran los conceptos poblacionales, su cuantificación y elaboran una gráfica del comportamiento de cada una de las poblaciones para los últimos 4 años. Sin embargo, el formato solo forma parte de un proceso administrativo realizado por la Unidad de Programación y Presupuesto, la integración del mecanismo para identificar a la población objetivo del programa corresponde a la Subsecretaría de Transportes y debe ser previo a dicho proceso.

Por lo tanto, se sugiere a la Unidad Responsable del Programa instrumentar un mecanismo que le permita identificar a la población objetivo, el cual deberá ser documentado paso por paso con la finalidad de asegurar la objetividad del mismo. Asimismo, a la Unidad de Programación y Presupuesto de la SFA se le recomienda incluir como mínimo un campo en el cual las Dependencias describan el método o mecanismo empleado para focalizar y determinar a dicha población.

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 no cuenta con una estrategia de cobertura documentada, esta afirmación se ratifica a través de la información proporcionada por la dependencia en el “*Cuestionario de información complementaria para la evaluación de programas presupuestarios en materia de Diseño*”; explicando que las metas anuales establecidas únicamente tienen el propósito de dar continuidad a los objetivos programados y que estas dependen de la autorización de recursos y de los lineamientos que se establezcan para la determinación de la población objetivo.

Cabe mencionar que los lineamientos a los que hacen referencia dentro del *cuestionario* no fueron proporcionados al equipo evaluador, ni se encuentran disponibles en el portal electrónico de la Secretaría; con base en ello, se sugiere a la Dependencia transparentar y publicar la información existente relacionada a la estrategia de cobertura utilizada.

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:	1
Criterio:	Los procedimientos para la selección de beneficiarios y/o proyectos tienen una de las características establecidas.

No se encontró evidencia documental sobre la elaboración de manuales que detallen los procedimientos para seleccionar a los beneficiarios del programa; no obstante, analizando la MIR se identificaron procesos para el componente 1 y para la actividad 3.4.

El proceso de capacitación a conductores, transportistas y servidores públicos de la Secretaría de Infraestructura y Transportes (componente 1), incluye como criterio de elegibilidad *saber leer y escribir*; el proceso se considera estandarizado y sistematizados pues el registro, los horarios y el lugar de la capacitación están claramente definidos; finalmente este procedimiento es publicado en el Portal de Transparencia de la Secretaría de Infraestructura y Transportes.

Asimismo, a nivel de actividad el procedimiento que permite la expedición de licencias en la entidad cumple con las características de este reactivo; en cuanto al inciso a, la elegibilidad está en función de tipo de licencia que se requiera, es decir, si es *nueva, canje, reposición, duplicado, persona extranjera y/o menores de edad*, como se puede observar el criterio de elegibilidad es muy amplio.

Respecto a los incisos b, c y d, se considera que el procedimiento los cumple, pues se utiliza dicho proceso en todos los módulos de atención del estado y son difundidos públicamente en el sitio <http://sit.puebla.gob.mx/licencias>.

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

Respuesta:	Sí
Nivel:	1
Criterio:	El programa cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo y los procedimientos cuentan con una de las características descritas.

De acuerdo con la información recopilada para este proceso de evaluación, no se encontró evidencia sobre procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo del programa E044 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular por la infraestructura vial.

No obstante, como se mencionó en el reactivo anterior, se identificaron procedimientos para el componente 1 y la actividad 3.4; los cuales, se derivan de la solicitud que los habitantes del estado, los concesionarios, permisionarios, conductores y servidores públicos de la Secretaría realizan a la dependencia. Dichos procedimientos son coherentes a la población objetivo del programa para los cuales existen formatos definidos y están apegados a la normatividad vigente (Ley de Transportes del Estado de Puebla).

Con base en el análisis realizado, se recomienda a la Subsecretaría de Transportes identificar aquellos procesos que competen al programa E044, a través de los cuales se da trámite a la solicitud de apoyos relacionadas con inspecciones a unidades de transporte, procesos administrativos y gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil en la modalidad *taxi*, y que el proceso para la solicitud de apoyo se encuentre disponible en el Portal de Transparencia del Estado.

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:	No
Nivel:	0
Criterio:	El programa no cuenta con información que permita conocer quiénes reciben los apoyos del programa.

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

De acuerdo con la información recopilada para este proceso de evaluación, no se encontró evidencia sobre la existencia de un padrón de beneficiarios con las características descritas en esta pregunta.

Mediante el análisis de la información registrada en el MIR, se puede determinar que las áreas responsables de los componentes 1 y 2 cuentan con un registro sistemático de los concesionarios, permisionarios, conductores, servidores públicos y vehículos que han recibido algún apoyo proveniente del Pp E044; ya sean capacitaciones o inspecciones.

Por lo tanto, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes integrar a los procesos de selección y entrega de apoyos, un formato que permita dar a conocer a la población que es beneficiada con el programa; cabe resaltar que dicho formato deberá incluir las características descritas en este reactivo.

14. Los procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios 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:	1
Criterio:	Los procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios tienen una de las características establecidas.

De los cuatro componentes que integran la MIR del programa presupuestario evaluado, sólo dos de ellos proporcionan servicios directamente a conductores, concesionarios y permisionarios del Sistema de Transporte Público; los dos restantes generan productos de índole administrativo que permiten el funcionamiento de la Subsecretaría de Transportes.

En este sentido, se identificó mediante el portal de la Secretaría y la ficha técnica del programa que los dos primeros componentes requieren del cumplimiento de un procedimiento para tener acceso a los servicios generados por la Dependencia; no obstante, al momento de la evaluación no se logró identificar el procedimiento que deben realizar los concesionarios y permisionarios para que les realicen inspecciones técnico-vehiculares a sus unidades.

Por otra parte, se identificó el proceso necesario para recibir el servicio ofrecido por el componente 1; adicionalmente, una de las actividades actividad del componente 3 requiere de un procedimiento que cumplen con alguna de las características mencionadas en este reactivo.

El procedimiento relacionado al componente 1: *conductores, transportistas y/o servidores públicos de la Secretaría de Infraestructura y Transportes capacitados* tiene las siguientes características:

- Se encuentran apegados a las necesidades identificadas en el diagnóstico y a la Ley de Transporte del Estado de Puebla.
- El procedimiento para tener acceso a los cursos de capacitación y adiestramiento se encuentra disponible en el portal de la Secretaría de Infraestructura y Transportes (<http://sit.puebla.gob.mx/avisos/item/reanudacion-del-curso-de-capacitacion-y-adiestramiento>).
- Se considera un procedimiento sistematizado.

En cuanto al proceso de la actividad 3.4, *expedición de licencias*, las características identificadas son:

- Es estandarizada a nivel estatal, ya que sin importar el módulo donde se solicite el servicio, los requisitos y pasos a seguir son los mismos.
- Los requisitos para el proceso son difundidos en el sitio: <http://sit.puebla.gob.mx/licencias>

- Los solicitantes de este servicio se encuentran registrados en una base de datos, por lo tanto, se considera un proceso sistematizado.

Finalmente, se recomienda a la Unidad Responsable del programa elaborar procedimiento para todos los componentes del programa con las características planteadas en este reactivo y/o de contar con ellos, hacerlos público, permitiendo así dar mayor continuidad a los procesos de seguimiento y evaluación del programa.

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.

De acuerdo con la información recopilada para este proceso de evaluación, no se encontró evidencia que permita afirmar que la Subsecretaría de Transporte recolecta información socioeconómica de los beneficiarios del programa. Tras el análisis realizado, se concluye que el programa presupuestario no requiere del acopio de este tipo de información; ya que, no es un programa de índole social.

No obstante, por la naturaleza de algunos componentes y/o actividades durante sus procesos solicitarán información personal del beneficiario, la cual se usará bajo el precepto de confidencialidad y se almacenarán con medidas de seguridad que garanticen su protección, conforme a la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de los Sujetos Obligados del Estado de Puebla.

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:	1
Criterio:	Del 0 al 49% de las Actividades cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

Mediante el [Anexo 3 “Matriz de Indicadores para Resultados del programa”](#) se realizó el análisis de 23 actividades distribuidas en cuatro componentes, las cuales se enlistan a continuación:

Componente 1: *Conductores, transportistas y/o servidores públicos de la secretaría de infraestructura y transportes capacitados* (3 actividades).

Componente 2: *Inspecciones técnico vehiculares a unidades de transporte realizadas* (3 actividades).

Componente 3: *Gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil ejecutadas* (6 actividades).

Componente 4: *Procesos administrativos de la Secretaría de Infraestructura y Transportes mejorados*. (11 actividades).

Como se observa, un aspecto a resaltar es el número excesivo e incensario de actividades para el componente 4, pues las actividades 4.2, 4.3 y 4.4 presentan similitudes a los objetivos de los componentes 1, 2 y 3, las cuales podría reorganizarse como se muestra en el siguiente cuadro comparativo:

	Actividad a la que se asemeja	Actividad reorientada o unificada
COMPONENTE 1	Capacitar a transportistas del servicio público y mercantil, a fin de que lleven a cabo su proceso de profesionalización enfocado a la prestación del servicio.	Impartir cursos a los conductores y/o transportistas del servicio de transporte público y mercantil.
COMPONENTE 2	Realizar informes de los resultados de las acciones de supervisión realizadas a los vehículos del servicio de transporte y servicio mercantil.	Realizar supervisiones al servicio público de transporte y servicio mercantil en el Estado de Puebla.

COMPONENTE 3	Regularizar trámites de unidades de los servicios de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi, cuya antigüedad excede lo establecido en los artículos 70 y 79 de la Ley de Transporte para el Estado de Puebla	Cotejar expedientes de concesiones del servicio público y permisos del servicio mercantil en la movilidad de taxi.
---------------------	--	--

Adicionalmente, las actividades del componente 4 no mostraron congruencia cronológica entre la estructura planteada en el formato denominado *Concentrado del árbol de problemas y soluciones* y la *ficha técnica de las actividades del programa presupuestario*; lo cual dificultó el análisis comparativo.

Por otra parte, las actividades de los componentes 1, 2 y 3 en su mayoría están claramente definidas, son necesarias para producir los componentes y son coherentes con los supuestos establecidos.

Finalmente, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes conformar un equipo de trabajo integrado por los responsables de cada uno de los niveles de la MIR con la finalidad de seleccionar y determinar las acciones de mayor impacto en la producción de los servicios y/o productos que se generarán en cada componente; esto facilitará el logro del propósito y del fin. Adicionalmente, se sugiere valorar la permanencia del componente 4 tal cual como está desarrollado, pues las actividades a descritas no contribuyen al logro del objetivo general del programa.

17. Los Componentes señalados en la MIR cumplen con las siguientes características:

- a) Son los bienes o servicios que produce el programa.
- b) Están redactados como resultados logrados, por ejemplo becas entregadas.
- c) Son necesarios, es decir, ninguno de los Componentes es prescindible para producir el Propósito.
- d) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos el Propósito.

Respuesta:	Sí
Nivel:	1
Criterio:	Del 0 al 49% de los Componentes cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

En la MIR del programa evaluado se definieron cuatro componentes que en conjunto permitirían lograr el objetivo del nivel propósito, a continuación se describe el análisis por componente respecto a las características de este reactivo:

1. Conductores, transportistas y/o servidores públicos de la Secretaría de Infraestructura y Transportes capacitados.

El servicio generado son capacitaciones, su importancia y contribución al siguiente nivel radica principalmente en responsabilizar a las personas que están detrás de un volante; asimismo, les brindan las herramientas necesarias que les permiten conocer, entender y practicar el manejo del automóvil, adicionalmente se les dan a conocer las leyes y reglamentos de tránsito. Este componente en su conjunto permite adquirir una cultura vial, reduciendo así los accidentes viales y por tanto, mejorando la fluidez vial.

Una primera sugerencia respecto a este componente se relaciona directamente con la forma en que está redactado, pues su resumen narrativo denota que el servicio es en beneficio principalmente de los servidores públicos adscritos a la Secretaría de Infraestructura y Transportes; en esta sentido, los recursos se estarían desviando de la población que se estableció como beneficiaría.

Adicionalmente, se sugiere modificar el supuesto incluyendo a la población con licencia para conducir y/o que tenga deseos de manejar, no únicamente los transportistas y/o servidores públicos que se interesen en estas capacitaciones.

2. Inspecciones técnico vehiculares a unidades de transporte realizadas.

El servicio producido son inspecciones, la información analizada no permitió determinar a qué tipo de inspecciones se refiere; no obstante, las actividades del componente refieren a *servicios al parque vehicular*, esto se entiende como un mantenimiento y revisión de las condiciones mecánicas de los vehículos tanto del sistema de transporte público como de los automóviles al servicio de la Secretaría.

Este componente aporta al logro del propósito bajo el supuesto de que los concesionarios y permisionarios realicen el trámite, dicho trámite no se especifica en las fichas técnicas ni en la página oficial de la Secretaría a menos de tres clics; asimismo, la importancia de estas inspecciones es evitar que autobús del Sistema de Transporte Público en mal estado transiten por las principales vialidades de la zona metropolitana, generando embotellamiento y elevando los índices de contaminación.

Se sugiere describir el tipo de inspecciones a las que se refiere, focalizar el objetivo del componente a la población objetivo previamente determinada y hacer público el trámite para la realización de estas inspecciones técnico-vehiculares.

3. Gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil ejecutadas.

De acuerdo a la Metodología del Marco Lógico los componentes deben producir o entregar bienes y servicios “terminados”, en este sentido la gestión es el primer paso dentro de un proceso, en este caso la *atención para el servicio de transporte*; por lo tanto, este componente se considera inadecuado en la forma en que se encuentra redactado y por el supuesto planteado, pues responde a las demandas de la ciudadanía por tramites de la Secretaría no de los transportistas.

Finalmente, las actividades del componente están enfocadas a la realización de trámites para el Sistema de Transporte Público, por lo tanto, se concluye que el componente se vincula principalmente con el propósito del programa presupuestario E043; dado que dicho programa se enfoca principalmente en la atención, reordenamiento, regularización y actualización del Sistema de Transporte Público.

Bajo este contexto, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes delimitar claramente los alcances de cada programa con la finalidad de aprovechar al máximo los recursos otorgados, evitando la duplicidad de acciones con el mismo objetivo.

4. Procesos administrativos de la Secretaría de Infraestructura y Transportes mejorados.

Este componente presenta características similares al anterior, los procesos mejorados a los que se refiere no contribuyen al logro del siguiente nivel considerándose por tanto, innecesario; adicionalmente, como ya se ha mencionado en esta evaluación, las actividades son excesivas y algunas podrían ser reubicadas otros componentes.

En este sentido se sugiere, si es necesario mantener este componente, mejorar su redacción de tal forma que plasme un bien o servicio terminado y que contribuya al logro del propósito; además de establecer actividades administrativas relacionadas al programa, es decir, que permitan la fluidez de la circulación vehicular por la infraestructura vial. Sin embargo, si se decide eliminar el componente se sugiere remplazarlo por alguno que se enfoque en la infraestructura vial.

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:	2
Criterio:	El Propósito cumple con tres de las características establecidas en la pregunta.

Es importante resaltar que el propósito del programa no se encuentra claramente redactado ni en apego a la MML, pues no se encuentra redactado como una situación alcanzable, generando confusión al momento de identificar la problemática que pretende resolver.

“Los habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación cuentan con mejor movilidad y bajos niveles de contaminación”

Como se observa, en su redacción se incluye un efecto indirecto posterior a la implementación del programa *bajos niveles de contaminación*; dicho resultado no es atribución de la Subsecretaría de Transportes sino de la Secretaría de Desarrollo Rural, Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial.

Por otra parte, el problema identificado a resolver es *el congestionamiento vehicular en las principales calles, avenidas y carreteras que atraviesan la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala*; bajo este contexto, el propósito del programa no es consecuencia directa del conjunto de componentes establecidos en la MIR, los dos primeros componentes sí contribuyen a este nivel. Sin embargo, el componente 3 y 4 están orientados a procesos administrativos que poco aportan a mejorar la fluidez vehicular en la zona metropolitana.

En cuanto al inciso b, se identificó que el logro del programa en este nivel recae en el trabajo conjunto de concesionarios y permisionarios del Sistema de Transporte Público y Mercantil; de los conductores de autos particulares y de la Secretaría de Infraestructura y Transportes principalmente. Es esta última, quien dicta las pautas que permiten el libre tránsito de vehículos; adicionalmente, la Secretaría es quien tiene la facultad para realizar mejoras en la infraestructura vial en el estado.

En tanto, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes replantearse el problema que busca atender, delimitándolo correctamente conforme a la justificación teórica identificada en el informe *Ciudades Competitivas y Sustentables*; con base en ello, determinar los productos necesarios que el programa requiere producir para lograr el objetivo.

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 no 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 descrito en la MIR a nivel de fin es el siguiente: *“Contribuir a impulsar la competitividad del Estado mediante la optimización de la movilidad de los habitantes del estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación, disminuyendo los niveles de contaminación y los tiempos de traslado”*. Tras la lectura del resumen narrativo se concluye que la redacción no es clara, prestándose a confusión.

En este sentido, se observa que implementaron las recomendaciones de sintaxis propuestas por la SHCP en la *Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultado*, iniciando la expresión del objetivo con la palabra *contribuir*; sin embargo, esto no es suficiente, puesto que se debe responder claramente al *qué* va a contribuir este programa. Posteriormente, utilizaron correctamente el conector *mediante*; el problema surge en la solución del problema, cuando dan respuesta a la pregunta *cómo*, pues se describen tres soluciones, las cuales se describen a continuación:

- a) Optimización de la movilidad de los habitantes del estado.
- b) Disminución de los niveles de contaminación.
- c) Disminución del tiempo de traslado.

Dichas soluciones representan tres objetivos, el primero es atendido a través del programa presupuestario E043 Programa de Movilidad; el segundo, no es competencia de la Subsecretaría de Transportes y finalmente el tercero, es congruente al diagnóstico identificado para el programa y con el logro del fin del programa.

Los resultados obtenidos a través de la ejecución del programa contribuirán a elevar los niveles de competitividad del estado, si se mejoran las condiciones de desplazamiento de los habitantes de la entidad; no obstante, esta condición no es suficiente, ya que impulsar la competitividad del estado, requiere de la implementación de acciones en diferentes ámbitos como el económico, social, judicial, laboral, energético, del medio ambiente entre otros.

Adicionalmente, conforme a la redacción del resumen narrativo, los responsables del programa son los únicos responsables de alcanzar satisfactoriamente el objetivo establecido; también se

involucra a la ciudadanía, los transportistas, diferentes Direcciones adscritas a la Secretaría de Infraestructura y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Rural, Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial.

Se sugiere a la Subsecretaría de Transportes reestructurar la MIR conforme a la Metodología del Marco Lógico, desde la identificación del problema, los actores que intervienen, las causas mediatas e inmediatas que dieron origen a la problemática; con ello se busca identificar los efectos derivados de las causas y seleccionar el de mayor impacto en la población objetivo, considerando las atribuciones de la Unidad Responsable del programa. Tras la realización de este proceso se tendrá una visión más clara de las condiciones de la problemática y hacia donde se pretende llegar, lo cual contribuirá a determinar con precisión el objetivo de cada nivel, principalmente el de fin.

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.

La identificación del resumen narrativo a nivel de Fin, Propósito y de algunos Componentes se encuentran en los siguientes documentos:

- Ley de Transportes del Estado de Puebla
- Actualización del PED
- Actualización del Programa Sectorial de Transportes

En dichos documentos se resalta la importancia de satisfacer la demanda de mejorar las condiciones para un desplazamiento más seguro de personas, mercancías e insumos, disminuyendo los tiempos de traslado y reduciendo los riesgos de sufrir accidentes sobre las principales autopistas, avenidas y calles de la entidad.

Adicionalmente, en el informe *Ciudades Competitivas y Sustentables 2015* elaborado por la iniciativa privada, se identificaron diversos aspectos que permiten apreciar la importancia de trabajar en políticas públicas enfocadas a resolver los problemas de congestión vehicular; generando efectos en beneficio de los habitantes y creando ciudades mayormente competitivas.

No obstante, se sugiere a la dependencia redactar resúmenes narrativos más claro e incluirlos dentro de los documentos normativos más relevantes en la entidad y para el programa.

21. En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del programa (Fin, Propósito y Componentes) 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:	3
Criterio:	Del 70% al 84% de los indicadores del programa tienen las características establecidas.

El [Anexo 4 “Indicadores”](#) sirvió de guía para verificar las características mínimas que deben cumplir los indicadores en cada nivel de la MIR para el monitoreo y evaluación del programa E044.

- **FIN:**

“Posición del Estado en el Subíndice Sectores Precursores del Índice de Competitividad Estatal” se considera un indicador claro, dado que se comprende fácilmente que la Administración Pública actual, busca mejorar los niveles de competitividad en el estado mediante la optimización de la movilidad de los habitantes que transitan por zonas congestionadas y disminuyendo los niveles de contaminación; como se observa, el indicador incluye aspectos fundamentales del objetivo descrito a este nivel, por lo tanto, también se considera un indicador relevante.

Sin embargo, el indicador no es económico ni monitoreable; pues la generación de información requiere del acopio de las variables que integran al indicador por estado y/o zona metropolitana segmentada por número de habitantes, esto implica contar con recursos económicos y humanos suficientes. Asimismo, no es monitoreable pues la metodología utilizada para su cálculo no se encuentra disponible en la página web del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO).

- **PROPÓSITO:**

El indicador vinculado a este nivel no se considera claro, ya que no se comprende fácilmente como “La variación del parque vehicular de transporte público”, contribuirá positivamente al logro objetivo de este nivel que se describe como: *los habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestionamiento vial y que demandan mayor fluidez en la circulación cuentan con mejo movilidad y bajos niveles de contaminación;* considerando que el comportamiento del indicador es descendente, es decir, se espera que las unidades que brindan el servicio de transporte público sean cada vez menos. Bajo este contexto, el indicador se considera irrelevante y poco adecuado; además, acorde a su *medio de verificación*, tampoco es monitoreable.

Por lo tanto, se sugiere realizar las adecuaciones necesarias para vincular un indicador que permita medir el avance del programa respecto a la problemática establecida.

- **COMPONENTES:**

Los cuatro indicadores vinculados a los componentes descritos en la MIR del programa se consideran claros en relación a su sintaxis, comprendiendo fácilmente lo que buscan medir; ya sean capacitaciones, inspecciones, gestiones y actividades de acuerdo a los objetivos planteados a este nivel.

Los componentes 1 y 2 que son relevantes y adecuados en relación a los objetivos propuestos para este nivel como al logro del propósito del programa; asimismo se consideran económicos pues la obtención de información depende de la unidad responsable de cada componente. Es importante mencionar que ambos componentes no son monitoreables, pues la información está a resguardo de la Secretaría.

No obstante, los componentes 3 y 4, no se consideran relevantes ni adecuados pues los servicios generados no contribuyen al logro del siguiente nivel; lo cual, de acuerdo a la metodología propuesta por el CONEVAL, sí un indicador no cumple las características antes mencionadas, tampoco puede considerarse económico independientemente del costo que origina la obtención de la información.

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.

La información que integró el [Anexo 4 "Indicadores"](#) permitió el análisis de este reactivo, en promedio los indicadores del Pp E044 cumplen 44% de los elementos mínimos en la construcción de indicadores, de acuerdo a la *Guía para el diseño de indicadores estratégicos* publicada por la SHCP.

En la Ficha Técnica de los indicadores se observó a nivel del fin y para los componentes 1, 2 y 4 que el nombre del indicador es breve y claro, además no repite el resumen narrativo del objetivo. Por otra parte, el nombre del indicador vinculado al propósito no es del todo claro y el del componente 3 repite la descripción del resumen narrativo adicionando únicamente la razón aritmética para su interpretación.

La característica del inciso b, no está presente en el formato analizado para ningún nivel de la MIR, ya que se carece de un campo específico donde las Unidades Responsables de cada nivel describan brevemente lo que cada indicador pretende medir del objetivo al que está asociado. Por ello, se sugiere a la Unidad de Programación y Presupuesto agregar un campo en la ficha técnica para la *definición* del indicador; adicionalmente se recomienda cotejar y verificar que la información registrada sea correcta y congruente a la información de ejercicios fiscales previos.

Se puede afirmar que todos los niveles de MIR registraron un método de cálculo relacionado a cada indicador; sin embargo, al realizar un análisis particular de cada uno se observó lo siguiente:

- En el nivel de fin se estableció como método de cálculo un valor absoluto, lo cual es metodológicamente incorrecto de acuerdo a la *Guía* publicada por la SHCP; adicionalmente, la metodología empleada para su medición no es pública lo que limita la verificación o reproducción del mismo a nivel estatal.
- El indicador asociado al propósito está formulado incorrectamente, pues no expresa una tasa de variación, sino un porcentaje.

- Las variables que integran los indicadores de los cuatro componentes, no representan la medición del avance o cumplimiento del objetivo en este nivel.

Respecto a los incisos d y e, todos los indicadores definieron unidad de medida y frecuencia de medición acorde al nombre del indicador, método de cálculo y a la periodicidad en que cada área responsable de cada nivel dispondrá de la información para generar el indicador; por lo cual, se considera que la ficha técnica sí proporciona esta información.

Tras el análisis realizado a la ficha técnica del programa se concluye que el valor de la *línea base* en todos los niveles es incorrecto; la argumentación se enlista a continuación:

- A nivel de fin, el indicador asociado es de nueva creación; por lo cual, el valor de la línea base sería igual a cero en el ejercicio fiscal evaluado y/o podría retomarse el último cálculo realizado por la iniciativa privada para la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala.
- El valor de la línea base a nivel propósito, refiere al ejercicio fiscal 2013, al cotejar la información se encontró que ni el indicador ni el valor coinciden; no obstante, el valor y el indicador es coherente con la información registrada en la ficha técnica del ejercicio fiscal 2015.
- En cuanto a la información de los componentes 1, 2 y 4, el valor no concuerdan con el registrado en el ejercicio fiscal de referencia; sin embargo, es probable que se hayan realizado ajustes posteriores. En cuanto al componente 3, el indicador es de nueva creación; por lo cual, la línea base deberá ser cero y el resultado alcanzado en 2016 servirá como base para ejercicios posteriores.

La única meta establecida correctamente se observó a nivel del fin, puesto que se tomó como base el resultado obtenido en 2015; lograr dicha meta representa un gran reto para la siguiente administración. La meta registrada para el indicador del propósito no es clara, pues no existe dentro del diagnóstico un punto de referencias que nos permita dimensionar su nivel de significancia. Por otra parte, las metas de los componentes se consideran inadecuadas pues no están orientadas al desempeño del programa; pues no muestran una mejora a través del tiempo.

Un hallazgo general para todos los niveles se identifica en la característica de la *definición* del indicador, ya que en los formatos analizados no contienen un campo en el cual se describa dicho elemento. Con base en este se sugiere a la Unidad de Programación y Presupuesto agregar un campo en la ficha técnica donde las Unidades Responsables de cada programa describan brevemente lo que se pretende medir del objetivo al que está asociado, adicionalmente se recomienda cotejar y verificar que la información registrada sea correcta y congruente a la información de ejercicios fiscales previos.

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:	3
Criterio:	Del 70% al 84% de las metas de los indicadores del programa tienen las características establecidas.

Derivado del análisis realizado al programa presupuestario E044 a través del [Anexo 5 “Metas del Programa”](#) se desprenden las siguientes conclusiones:

- a) En todos los niveles las metas establecidas cuentan con unidad de medida acorde a la forma en que se quiere expresar el resultado del método de cálculo utilizado.
- b) La meta registrada para el fin, el componente 1 y 2 se consideran orientadas a impulsar el desempeño, pues el resultado esperado representa un reto a nivel nacional (en el caso del fin); en cuanto a los componentes 1 y 2, la capacitación y las inspecciones técnico vehiculares del 100% representa un gran reto que coadyuvará al cumplimiento del objetivo propuesto para el programa.

Adicionalmente, las metas de los componentes 3 y 4 no se consideran orientadas a impulsar el desempeño, puesto que los productos generados no contribuyen substancialmente al cumplimiento del objetivo.

- c) La factibilidad de todas las metas no fue determina, pues se desconoce la capacidad tecnológica y humana para desarrolla cada nivel de la MIR; por ello, el criterio de las matas resulta alto comparado con las valoraciones de los reactivos anteriores.

Por lo tanto, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes establecer metas factibles, impulsadas al desempeño que permitan medir el avance del programa en cuanto a la disminución de la problemática atendida.

24. Cuántos de los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación con las siguientes características:
- Oficiales o institucionales.
 - Con un nombre que permita identificarlos.
 - Permiten reproducir el cálculo del indicador.
 - Públicos, accesibles a cualquier persona.

Respuesta:	Sí
Nivel:	1
Criterio:	Del 0% al 49% de los medios de verificación cumplen con las características establecidas en la pregunta.

La MIR del programa presupuestario E044 contempla 2 indicadores estratégicos (Fin y Propósito) y 4 indicadores de gestión (Componentes), los cuales cuentan con el registro de medios de verificación; el análisis de cada uno de ellos se desarrolla a continuación:

- FIN:**

La verificación del logro y/o avance del objetivo en este nivel se puede hacer a través del “*Subíndice de Sectores Precursores del Índice de Competitividad Estatal*” elaborado por el IMCO, fuente de información registrada por la Subsecretaría de Transportes en la MIR del programa; cumpliendo con el inciso a y b de este reactivo. No obstante, la metodología utilizada por esta institución no está disponible al público lo que limita la reproducción del cálculo a nivel estatal.

- PROPÓSITO:**

El comportamiento del indicador “*Variación del parque vehicular de transporte público y mercantil*”, durante el ejercicio fiscal evaluado, no fue monitoreado ni se logró reproducir el método de cálculo de manera independiente pues su medio de verificación refiere a reportes a resguardo de la Dirección de Administración de Concesiones y Permisos de la dependencia.

- COMPONENTES:**

En este nivel los medios de verificación corresponden a registros, bases de datos y archivos de las diferentes áreas responsables, por lo que, identificar la información es poco viables; asimismo la reproducción del método de cálculo requiere de acudir a la dependencia y solicitar la información, ya que de manera independientes es improbable.

De acuerdo al análisis de gabinete realizado se concluye que los medios de verificación limitan el proceso de seguimiento y evaluación del programa, por ello, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes elegir para los indicadores estratégico y de gestión, medios de verificación que den confianza y veracidad de la información reportada a través de *estadísticas, material publicado, inspecciones y/o encuestas*; conforme a la MML.

25. Considerando el conjunto Objetivo-Indicadores-Medios de verificación, es decir, cada renglón de la MIR del programa es posible identificar lo siguiente:

- a) Los medios de verificación son los necesarios para calcular los indicadores, es decir, ninguno es prescindible.
- b) Los medios de verificación son suficientes para calcular los indicadores.
- c) Los indicadores permiten medir, directa o indirectamente, el objetivo a ese nivel.

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

Las principales consideraciones del conjunto *Objetivo-Indicador-Medios de Verificación* por cada nivel de la MIR, se describen a continuación:

- **FIN:**

El análisis de la lógica horizontal a nivel de fin, nos permitió determinar que el *medio de verificación* descrito en la MIR del programa es necesario; sin embargo, la información disponible en el sitio web del IMCO no es suficiente para calcular el indicador, puesto que no se proporciona el método de cálculo ni las variables que lo integran. Asimismo, es importante mencionar que el indicador vinculado al objetivo mide indirectamente el objetivo de este nivel; ya que tras la revisión al informe *Ciudades Competitivas y Sustentables 2015* publicado por el IMCO, el indicador acorde al objetivo en este nivel sería *la posición de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala en el Índice de Desempeño Sustentable*.

- **PROPÓSITO:**

En este nivel el *medio de verificación* se considera inadecuado e insuficiente para calcular la *“Variación del parque vehicular de transporte público y mercantil”*; dado que la información para su cálculo requiere del acceso a *los reportes del registro de concesiones y permisos* que están a resguardo de la Dirección de Administración de Concesiones y Permisos. En este mismo sentido, se considera que el indicador no mide el objetivo de este nivel.

- **COMPONENTES:**

Derivado del análisis al conjunto *Objetivo-Indicadores-Medios de Verificación* de este nivel, no fue posible identificar si los *medios de verificación* son necesarios y suficientes para realizar el cálculo de los indicadores de cada uno de los componentes, ya que se mencionan los registros internos de las Unidades Responsables de cada uno de ellos, y a los que no se tiene acceso. Por otra parte, los indicadores establecidos para cada uno de los componentes permiten medir de forma directa su objetivo.

De acuerdo al planteamiento anterior, se recomienda a la Unidad Responsable de la elaboración de la MIR del programa E044, realizar las adecuaciones necesarias en los medios de verificación de los

indicadores estratégicos y de gestión con el objetivo de poder establecer una relación causal explícita entre objetivos, indicadores y medios de verificación.

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.

No procede valoración cuantitativa.

Cabe resaltar que en el [Anexo 6 “Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados”](#) se replantea la Matriz de Indicadores para Resultados del programa E044, *fomento a la fluidez de la circulación por la infraestructura vial*; hasta el nivel de componente.

Las modificaciones se describen a continuación por nivel de la MIR:

- **Fin:**

Se replanteo el resumen narrativo con la finalidad de clarificarlo; en cuanto al indicador se realizaron las modificaciones pertinentes de acuerdo a la justificación teórica del informe *Ciudades Competitivas y Sustentables 2015*. El informe permitió identificar que la meta propuesta, correspondía al indicador *Índice de Desempeño Ambiental* que contribuye a logro del Índice de Ciudades Competitivas y Sustentables a través del subíndice *movilidad y transporte*; a partir de esta modificación se complementó el supuesto establecido. Por otra parte, el método de cálculo sigue siendo un dato absoluto, ya que hablamos de una *posición* que se obtiene a través del cálculo de 54 indicadores divididos en seis subtemas; cabe aclarar que el proceso metodológico no está disponible.

- **Propósito:**

La sintaxis del resumen narrativo fue replanteada consistentemente con la justificación teórica identificada y con la problemática que enfrentan los habitantes de la zona metropolitana de acuerdo al diagnóstico plasmado en la actualización del *Programa Sectorial de Transportes*.

Adicionalmente, se sugiere elaborar un diagnóstico y estadísticas sobre los niveles de fluidez en las vialidades que conforman la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala, a partir de dicho diagnóstico se sugiere establecer la meta acorde a los recursos de la dependencia. Realizar la medición de la *tasa de fluidez vehicular* debe realizarse mediante un agente externo o con la colaboración del departamento de tránsito del estado.

- **Componentes:**

Tras el análisis realizado al programa se identificó que los componentes 1 y 2, contribuyen al logro del programa; por ello, se decidió mantenerlos, mejorando su método de cálculo, medio de verificación y los supuestos.

Finalmente, se sugiere implementar el componente 3, ya que lograría mejorar la fluidez vehicular en la zona metropolitana en trabajo conjunto con la dirección de comunicación adjunta a la Secretaría de Infraestructura y Transportes.

Árbol del Problemas y Árbol de Soluciones/ Objetivos Concentrado		
Programa Presupuestario:	E044 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular por la infraestructura vial.	
Árbol del Problema	Árbol de soluciones/Objetivos	Resumen Narrativo
Efectos	Fines	Fin
La calidad de vida y productiva de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala es afectada por los altos índices de congestión vial producido por medios de transporte ineficientes, con altos costos e individualizados.	La calidad de vida y productiva de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala se mejora a través de Sistemas de Transportes modernos y alternativas de desplazamiento sustentables.	Contribuir a elevar los niveles de competitividad de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala mediante el uso de cualquier modo de transporte que garantice desplazamientos eficientes, asequibles y seguros.
Problema central	Solución	Propósito
Los habitantes de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala circulan por calles y avenidas congestionadas, empleando periodos largos de tiempo al trasladarse de un punto a otro.	Los habitantes de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala circulan con fluidez por calles y avenidas en el mínimo de tiempo.	Los habitantes de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala transitan por vialidades des congestionadas en lapsos breves de tiempo.
Causas (1° Nivel)	Medios (1° Nivel)	Componentes
Las unidades del transporte público y mercantil en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala, se encuentran deterioradas y en malas condiciones para desempeñar adecuadamente sus funciones.	Las unidades del transporte público y mercantil en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala, son de reciente adquisición y están acondicionadas para desempeñar adecuadamente sus funciones.	Inspecciones técnico-vehiculares por parte de un especialista a unidades del transporte público y mercantil en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala realizadas.
Choferes particulares, choferes del transporte público y mercantil no cuentan con las habilidades necesarias para desempeñar adecuadamente la conducción de un vehículo.	Choferes particulares, choferes del transporte público y mercantil adquieren las habilidades y los conocimientos necesarios que les permitan dirigir adecuadamente la conducción de un vehículo.	Choferes particulares, choferes del transporte público y mercantil capacitados.
La cantidad de vehículos que transitan de un lugar a otro es mínima, deteniéndose constantemente por la deficiente sincronización de los semáforos.	El número de vehículos que transitan de un lugar a otro es mayor, avanzando más kilómetros de su recorrido.	Programa de sincronización inteligente de semaforización en avenidas de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala implementado.

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, 3000 y/o 4000 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 identifica y cuantifica los gastos en operación y desglosa uno 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.

28. El programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas con las siguientes características:
- a) Las ROP o documento normativo están disponibles en la página electrónica de manera accesible, a menos de tres clics.
 - b) Los resultados principales del programa son difundidos en la página electrónica de manera accesible, a menos de tres clics.
 - c) 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.
 - d) 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:	2
Criterio:	Los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas tienen dos de las características establecidas.

En el portal de *Transparencia del Gobierno del Estado*, la Secretaría de Infraestructura y Transportes difunde información relevante sobre su gestión; por lo tanto, deberían incluirse los resultados de la operación del programa E044.

Derivado de la revisión realizada al portal, se concluye que los documentos normativos disponibles concernientes al programa son: *la Ley de Transportes del Estado de Puebla y el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura y Transportes*; cumpliendo así con la característica del inciso a.

En cuanto al inciso b, la difusión de los resultados al momento de la evaluación no se encuentra disponible pues el ejercicio fiscal evaluado sigue en curso; por ello, esta característica quedará pendiente.

En el portal de la Secretaría de Infraestructura y Transportes (<http://sit.puebla.gob.mx/>) se hace del conocimiento de los usuarios, beneficiarios y de la población en general el teléfono y el correo electrónico mediante el cual se pueden levantar quejas y denuncias al servicio público de transporte y del servicio mercantil tipo taxi; asimismo, el número telefónico al cual pueden solicitar información de los servicios prestados. Por lo tanto, la característica del inciso c, se cumple correctamente.

Por otra parte, para conocer si se cumplía con la característica del inciso d, se requirió de la verificación de las solicitudes de información pública por la Secretaría de Transportes en el portal INFOMEX (<http://infomex.puebla.gob.mx/>), la búsqueda se realizó accedando 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 26 de julio de 2016 y **no se encontraron resultados con los criterios** establecidos; por lo anterior se concluye cumple con la característica del inciso d.

Finalmente, 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 modificación que faltan por desarrollarse para cumplir satisfactoriamente el propósito de los programas.

29. Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones 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 de ejecución de obras y/o acciones tienen tres de las características establecidas.

La naturaleza del programa nos permite identificar dos procedimientos de acuerdo a los servicios 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.

Los procedimientos identificados que permite verificar la entrega de los apoyos son particulares a cada uno de ellos, por ejemplo:

- Capacitación a conductores, transportistas y servidores públicos de la SIT.
- Expedición de licencias de conducir.

Los procedimientos 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 las inspecciones técnico-vehiculares a unidades de transporte y los requeridos para la ejecución de obras y proyectos de los componentes 3 y 4.

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 E044 con el programa **E043 Programa de Movilidad**, 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 satisfacer la demanda de los habitantes del estado en materia de transportes y/o fluidez, pues se han identificado calles y avenidas de la zona metropolitana 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.

Una coincidencia evidente es la entrega de productos con características similares, los cuales se enuncian a continuación:

- 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 Pp es relevante a nivel nacional e internacional; pues tiene efectos directos en las condiciones de vida de la población, este nivel de relevancia permitió identificar su diagnóstico en diversos documentos tanto de la Administración Pública Estatal como de la iniciativa privada.

Con base a lo anterior, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes elaborar un diagnóstico específico sobre la problemática que se vive en la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala referente a la movilidad y fluidez vial; considerando los estudios e investigaciones realizadas en otros estados de la república y/o instituciones privadas como el IMCO.

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

La contribución de las metas del programa presupuestario E044, se vincula fuertemente a los objetivos, estrategias y líneas de acción del Programa Sectorial de Transportes y del Plan Estatal de Desarrollo; sin embargo, es débil la vinculación al Plan Nacional de Desarrollo.

En este sentido, se sugiere a la Unidad Responsable del programa realizar las adecuaciones pertinentes con la finalidad de crear una estrecha vinculación a las líneas de acción que integran la meta nacional *México con Responsabilidad Global*.

III. Población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad

El programa presupuestario carece de una metodología que le permita definir el proceso o los criterios de focalización para determinar la población potencial, objetivo y atendida en la que recaen las acciones realizadas a través del programa.

La Unidad Responsable del programa no cuenta con una estrategia de cobertura que le permita recabar información sobre la población que ha sido beneficiada con los servicios proporcionados mediante el programa, y que a su vez le permiten conocer la situación de la problemática en un momento determinado.

Por otro parte, los procedimientos del programa para la selección de beneficiarios no todos son públicos; lo que dificulta el acceso a determinados servicios ofrecidos por la Secretaría.

Derivado de los hallazgos citados en los párrafos anteriores, se sugiere a la dependencia elaborar un mecanismo y/o una metodología integral que permita cuantificar y focalizar a la población potencial, objetivo y atendida; a la Unidad de Programación y Presupuesto se recomienda integrar un campo en las en la ficha *Análisis de la Población* que describa brevemente la metodología utilizada.

Asimismo, se recomienda sistematizar dicha metodología y hacerla pública en el portal de la Secretaría de Infraestructura y Transportes.

Finalmente, es importante que la Secretaría haga públicos todos los procesos que el programa realiza para la selección de beneficiarios.

IV. Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención

Se encontró en el portal de transparencia de la dependencia la publicación de un listado que se asemeja a un padrón de beneficiarios, dicha información es fácil de obtener por la naturaleza del programa; pues los servicios generados permiten identificar a través de un procedimiento sistematizado, quiénes son los concesionarios y permisionarios beneficiados.

Es importante resaltar que la información socioeconómica y personal de los beneficiarios no se hace pública, de acuerdo a la Ley de Protección de Datos Personales.

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 4 son similares a las actividades del Pp E043; 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.

El trabajo en conjunto les permitirá la identificación clara del problema, los actores involucrados, las causas mediatas e inmediatas que dieron origen a dicha problemática; con ello, se busca identificar los efectos derivados de las causas y seleccionar el de mayor impacto en la población objetivo. Se debe considerar la justificación teórica identificada en el informe *Ciudades Competitivas y Sustentables*.

La reestructuración de la MIR corregirá las debilidades encontradas en el *resumen narrativo, método de cálculo, medios de verificación* y en los *supuestos*.

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 la realización de inspecciones técnico-vehiculares a unidades de transporte.

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 del estado mediante la optimización de la movilidad de los habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación, disminuyendo los niveles de contaminación.	Posición del estado en el subíndice sectores precursores del índice de competitividad estatal.	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 realizan acciones para fomentar la competitividad de sectores precursores en el Estado.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Estratégico	Eficacia	Bienal	18	Dato Absoluto

Propósito				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Los habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación cuentan con mejor movilidad y bajos niveles de contaminación.	Variación del parque vehicular de transporte público y mercantil.	Reporte del registro de concesiones y permisos del estado a resguardo de la Dirección de Administración de concesiones y permisos.	Los concesionarios y permisionarios se interesan por formar parte de los proyectos de movilidad que el estado promueva.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo

Estratégico	Eficacia	Anual	0.33	(Número de unidades del transporte público retiradas de la circulación en 2016/Total de unidades de transporte público año 2014)*100
-------------	----------	-------	------	--

Componente 1				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación		Supuesto
Conductores, transportistas y/o servidores públicos de la secretaría de infraestructura y transportes capacitados.	Porcentaje de personas capacitadas para su profesionalización.	Base de datos de la Dirección de Licencias y Capacitación y la Dirección de Recursos Materiales y Factor Humano.		Los transportistas y/o servidores públicos se interesan en los esquemas de capacitación.
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo (Personas capacitadas para la profesionalización de sus actividades/Número de personas programadas para capacitar)*100
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	

Componente 2			
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto

Inspecciones técnico vehiculares a unidades de transporte realizadas.	Porcentaje de inspecciones técnico vehiculares realizadas.	Registros documentales de la Dirección de Operación del Transporte.	Los concesionarios y permisionarios acuden a realizar su trámite.
---	--	---	---

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	(Inspecciones técnico vehiculares realizadas/Inspecciones técnico vehiculares programadas)*100

Componente 3

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil ejecutadas.	Porcentaje de gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil ejecutadas.	Archivo documental y/o digital de la subsecretaría de transportes, Dirección de operación del transporte, Dirección de concesiones y permisos y Dirección de licencias y capacitación.	Existe demanda de la ciudadanía por trámites correspondientes a la Secretaría de Infraestructura y Transportes.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	(Gestiones correspondientes a trámites de la Secretaría de Infraestructura y Transportes enfocados al sector de transportes realizados/Gestiones)

	correspondientes a trámites de la secretaría de Infraestructura y Transportes enfocados al sector transportes programados)*100
--	--

Componente 4				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Procesos administrativos de la Secretaría de Infraestructura y Transportes mejorados.	Porcentaje de actividades administrativas realizadas para la mejora de procesos.	Archivo documental y/o digital de las unidades responsables de la Secretaría de Infraestructura y Transportes que participan en el componente del programa.	Se cuenta con recursos financieros, materiales y humanos suficientes para el desempeño de las actividades programadas.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	(Actividades administrativas realizadas en la Secretaría de Infraestructura y transportes/Actividades administrativas programadas en la Secretaría de Infraestructura y Transportes)*100

Actividad 1.1

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Capacitar 16,563 transportistas del servicio público y mercantil, a fin de que lleven a cabo su proceso de profesionalización enfocado a la prestación del servicio.	Número de transportistas del servicio público mercantil capacitados	Reporte mensual de los conductores capacitados a resguardo de la Dirección de licencias y capacitación.	Los conductores y/o transportistas se interesan en los esquemas de capacitación.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	16,563	Personas

Actividad 1.2

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Gestionar 45 cursos de capacitación para el personal ofertados por las instituciones educativas.	Número de cursos de capacitación para el personal gestionados.	Carpeta de capacitación 2016 a resguardo del departamento de personal adscrito a la Dirección de Recursos Materiales y Factor Humano.	Los titulares de las unidades responsables solicitan cursos y autorizan a su personal a asistir. Las instituciones educativas cubren con el mínimo de participantes requerido para abrir los cursos.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Trimestral	45	Curso

Actividad 1.3

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

Capacitar 70 servidores públicos mediante cursos de capacitación.	Número de servidores públicos capacitados.	Memorándum y formatos de programas de capacitación, así como copias de certificados, reconocimientos y constancias de capacitación a resguardo de la Dirección de Licencias y Capacitación.	Los servidores públicos se interesan en los cursos de capacitación para la profesionalización del servicio.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Bimestral	70	Personas

Actividad 2.1				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Realizar 12 informes de los resultados de las acciones de supervisión realizadas a los vehículos del servicio de transporte y servicio mercantil.	Número de informes de los resultados de las acciones de supervisión realizados.	Infracciones y registros propios a resguardo de la Dirección de Operación del Transporte.	Los permisionarios, concesionarios y conductores cumplen con la normatividad en materia de transporte.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	12	Informe

Actividad 2.2			
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Proporcionar 110 servicios al parque vehicular de la Secretaría de Infraestructura y Transportes.	Número de servicios al parque vehicular de la Secretaría de Infraestructura	Carpetas de la bitácora de servicio a resguardo del departamento de compras y servicios generales de la Dirección de Recursos Materiales y Factor Humano.	La Secretaría de Finanzas y Administración proporciona recursos para el

	a y Transportes proporcionados.			mantenimiento en tiempo y forma.
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Bimestral	110	Servicio

Actividad 2.3				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Realizar 6,000 inspecciones técnicas vehiculares a las unidades de transporte público.	Número de inspecciones técnicas vehiculares a las unidades de transporte público realizadas.	Base de datos de inspecciones técnicas vehiculares a las unidades de transporte público a resguardo de la Dirección de Operación del Transporte.	Los permisionarios y concesionarios del transporte público y mercantil asisten a realizar trámite.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	6,000	Inspección

Actividad 3.1				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Generar 12 reportes de peticiones ciudadanas que lleguen a la Secretaría.	Número de reportes de petición ciudadanas que lleguen a la Secretaría generados.	Carpeta de peticiones y gestiones ciudadanas a resguardo de la Dirección General Administrativa.	Los ciudadanos presentan peticiones a la Secretaría de Infraestructura y Transportes.	

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	12	Reporte

Actividad 3.2

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Regularizar 2,000 trámites de unidades de los servicios de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi, cuya antigüedad excede lo establecido en los artículos 70 y 79 de la Ley de Transporte para el Estado de Puebla.	Número de trámites de unidades de los servicios de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi regularizados.	Reporte mensual obtenido del padrón estatal de concesiones y permisos a resguardo de la Dirección de Administración de Concesiones y Permisos.	Los titulares de las concesiones y permisos del estado cuentan con el poder adquisitivo para comprar y registrar unidades vehiculares que cumplan con lo establecido dentro de los artículos 70 y 79 de la Ley de Transportes para el Estado de Puebla.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	2,000	Trámite

Actividad 3.3

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Atender 7,000 quejas del servicio público de transporte, servicio mercantil, así como sus servicios auxiliares e infraestructura vial.	Número de quejas del servicio público de transporte, servicio mercantil, así como sus	Quejas, infracciones y registros propios a resguardo de la Dirección de Operación del Transporte.	Los permisionarios, concesionarios y conductores cumplen con la normatividad en materia de transporte.

		servicios auxiliares e infraestructura vial tendidas.		
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Trimestral	7,000	Queja

Actividad 3.4				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Emitir 240,000 licencias para conducir.	Número de licencias para conducir emitidas.	Reporte mensual de licencias para conducir emitidas a resguardo de la Dirección de Licencias y Capacitación.	La situación económica permite a la ciudadanía tramitar su licencia para conducir.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	240,000	Licencia

Actividad 3.5			
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Atender 150 solicitudes de trámites del transporte público.	Número de solicitudes de trámites del transporte público atendidas.	Base de datos de solicitudes del transporte público a resguardo de la Dirección de Operación del Transporte.	Las personas asisten a realizar la solicitud para trámites del transporte público.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	150	Solicitud

Actividad 3.6

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Realizar 324 visitas con unidades móviles para la expedición de licencias para conducir.	Número de visitas con unidades móviles para la expedición de licencias para conducir realizadas.	Reporte mensual de visitas de unidades móviles de expedición de licencias a resguardo de la Dirección de Licencias y Capacitación.	Las condiciones sociales, políticas, económicas, tecnológicas y/o climáticas permiten el acercamiento de este servicio.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Trimestral	324	Visitas

Actividad 4.1

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Realizar 1 diagnóstico para iniciar programa de racionalidad y economización de papel.	Número de diagnóstico para iniciar programa de racionalidad y economización de papel realizados.	Reportes y archivos de la Subsecretaría de Transportes.	Se aprueban las medidas de racionalización del gasto público.

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

Actividad 4.2

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Cotejar 5,100 expedientes de concesiones del servicio público y permisos del servicio mercantil en la movilidad de taxi.	Número de expedientes de concesiones del servicio público y permisos del servicio mercantil cotejados.	Reporte de cotejos realizados emitido por la oficina de archivo de la Dirección de Administración de Concesiones y Permisos a resguardo de la misma.	Los titulares de las concesiones del servicio público y permisos del servicio mercantil en la modalidad de taxi del estado, acuden a la Dirección de Administración de Concesiones y Permisos para solicitar el cotejo de su expediente administrativo.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	5,100	Expediente

Actividad 4.3

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Realizar 10,000 supervisiones al servicio público de transporte y servicio mercantil en el Estado de Puebla.	Número de supervisiones al servicio público de transporte y servicio mercantil, así como sus servicios auxiliares e infraestructura vial realizadas.	Infracciones y registros propios de la Dirección de Operaciones del Transporte.	Los permisionarios, concesionarios y conductores cumplen con la normatividad e materia de transporte.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Trimestral	10,000	Supervisión

Actividad 4.4

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Impartir 673 cursos a los conductores y/o transportistas del servicio de transporte público y mercantil.	Número de cursos a los conductores y/o transportistas del servicio de transporte público y mercantil impartidos.	Reporte mensual de los conductores capacitados a resguardo de la Dirección de Licencias y Capacitación.	Los conductores y/o transportistas se interesan en los cursos.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	673	Curso

Actividad 4.5

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Realizar 105 gestiones de recursos presupuestales para el cumplimiento de las funciones de las unidades responsables.	Número de gestiones de recursos presupuestales para el cumplimiento de las funciones de las unidades responsables realizadas.	Archivo documental a resguardo del departamento de presupuesto, adscrito a la Dirección de Recursos Financieros.	La Dirección de Presupuesto y Política Presupuestal de la Secretaría de Finanzas y Administración autoriza las gestiones correspondientes.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Trimestral	105	Gestión

Actividad 4.6

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Realizar 7 acciones con perspectiva de género alineadas a la Política de Equidad de Género del sistema Multisitios del Gobierno del Estado.	Número de acciones con perspectiva de género realizadas.	Carpetas del modelo de equidad de género a resguardo del departamento de personal de la Dirección de Recursos Materiales y Factor Humano.	La alta gerencia autoriza los fondos para realizar las acciones propuestas.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Cuatrimestral	7	Acción

Actividad 4.7

Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Escanear 2,400 copias de conocimiento turnado a la Subsecretaría de Transportes.	Número de copias de conocimiento turnadas a la Subsecretaría de Transportes escaneadas.	Base de datos de documentos escaneados a resguardo de la Subsecretaría de Transportes.	Existe documentación asignada a esta unidad responsable para el escaneo de la misma.

Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Trimestral	2,400	Documento

Actividad 4.8				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Acreditar 250 personalidades jurídicas de rutas del transporte público.	Número de personalidades jurídicas de rutas del transporte público acreditadas.	Base de datos de rutas con personalidad jurídica acreditada a resguardo de la Dirección General de Operación del Transporte.	Los concesionarios y/o permisionarios del transporte público y mercantil se presentan a realizar el trámite para acreditar la personalidad jurídica de sus rutas o sitio.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	250	Trámite

Actividad 4.9				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Actualizar 1 manual de organización de la dirección de Licencias y Capacitación.	Número de manuales de organización de la dirección de Licencias y Capacitación actualizadas.	Manual de organización a resguardo de la Dirección de Licencias y Capacitación.	Se aprueba el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura y Transportes.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Irregular	1	Documento

Actividad 4.10			
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto

Realizar 12 reportes financieros al Sistema de Registro de Gasto Descentralizado.	Número de reportes financieros al sistema de registro de gasto descentralizado o realizados.	Archivo de reportes financieros a resguardo de la Dirección de Recursos Financieros.	El sistema de registro de gasto descentralizado funciona correctamente.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	12	Reporte

Actividad 4.11				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Proveer 168 ministraciones de material y servicios a las unidades responsables de la Secretaría de Infraestructura y Transportes.	Número de ministraciones de materiales y servicios a las unidades responsables de la Secretaría de Infraestructura y Transportes provistas.	Carpetas de requisiciones de almacén ubicadas en el almacén del departamento de compras y servicios generales adscrito a la Dirección de Recursos Materiales y Factor Humano.	Las unidades responsables realizan sus requisiciones en tiempo y forma y los recursos son autorizados.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Unidad de Medida
Gestión	Eficiencia	Mensual	168	Acción

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 los niveles de competitividad de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala mediante el uso de cualquier modo de transporte que garantice desplazamientos eficiente, asequibles y seguros	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 fomentar el uso de transportes alternos al automóvil.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Estratégico	Eficacia	Bienal	23	Dato Absoluto

Propósito				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Los habitantes de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala transitan por vialidades descongestionadas en lapsos breves de tiempo.	Tasa de flujo vehicular en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala.	Informe del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Puebla-Tlaxcala, disponible en : http://transparencia.puebla.gob.mx/sit.html?&Itemid=104&v=1	El gobierno del estado realiza convenios de colaboración con la iniciativa privada y con universidades.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Estratégico	Eficacia	Anual	ND	(número de vehículos que circulan por vialidades de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala/hora pico)

Componente 1				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Inspecciones técnico-vehiculares por parte de un especialista a unidades del transporte público y mercantil en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala realizadas.	Porcentaje de inspecciones técnico-vehiculares a unidades del transporte público y mercantil.	Reporte de inspecciones técnico-vehiculares realizadas por un agente especializado, disponible en: http://sit.puebla.gob.mx/	La Secretaría de Infraestructura y Transportes contrata al un especialista que realiza las inspecciones.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	33.3	(número de unidades del transporte público y mercantil inspeccionadas/total de unidades del transporte público y mercantil registradas)

Componente 2				
Objetivo	Indicador	Medios de Verificación	Supuesto	
Choferes particulares, choferes del transporte público y mercantil capacitados.	Porcentaje de choferes capacitados.	Informe de choferes capacitados disponible en: http://transparencia.puebla.gob.mx/sit.html?&Itemid=104&v=1	La Secretaría ofrece cursos de capacitación que fomentan la conducción segura y el respeto a la ley.	
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo
Gestión	Eficiencia	Semestral	100	(número de choferes que aprueban la capacitación/número de choferes inscritos a la capacitación)*100

Componente 3				
Objetivo		Indicador	Medios de Verificación	Supuesto
Programa de sincronización inteligente de semaforización en avenidas de la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala implementado.		Porcentaje de semáforos sincronizados en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala.	Comparecencia del Secretario de Infraestructura y Transportes disponible en: http://transparencia.puebla.gob.mx/sit.html?&Itemid=104&v=1	Se destinan recursos para la sincronización de semáforos en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala.
Tipo	Dimensión	Frecuencia	Meta	Método de Cálculo (número de semáforos sincronizados/total de semáforos incluidos en el programa de sincronización)*100
Gestión	Eficiencia	Semestral	33.3	

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.	23
Propósito	Tasa de flujo vehicular en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala.	ND
Componente 1	Porcentaje de inspecciones técnico-vehiculares a unidades del transporte público y mercantil.	33.3
Componente 2	Porcentaje de choferes capacitados.	100
Componente 3	Porcentaje de semáforos sincronizados en la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala.	33.3

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	2.00	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.
Contribución a la meta y estrategias nacionales	4 a 6	3.00	La dependencia cuenta con un instrumento de planeación propio y actualizado, el cual incluye objetivos a los que contribuye el programa. En cuanto a la alineación al Plan Nacional de Desarrollo, no se identificaron conceptos similares que permitieran una alineación explícita a objetivos, estrategias y líneas de acción. Adicionalmente, el programa tiene el fundamento que le permitiría contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2013; no obstante estructura de la MIR limita su vinculación.
Población potencial, objetivo y mecanismos de elección	7 a 12	1.00	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	0.50	Los componentes y las actividades descritas en la MIR del programa se identifican diferentes tipos de servicios ofrecidos por la dependencia a través del Pp, esto sugiere la disponibilidad de bases de datos que servirían como padrones de beneficiarios; únicamente se requiere ponerlos a disposición del público en general, bajo la normatividad de protección de datos personales vigente. Asimismo, los servicios ofrecidos se realizan a través de procesos claramente definidos y sistematizados; se requiere difundirlos mediante los portales de la dependencia.
Matriz de Indicadores para Resultados	16 a 26	1.75	La MIR del Pp E044 presenta oportunidad de mejora en la sintaxis del resumen narrativo en cada nivel; asimismo, se identificaron debilidades respecto a los indicadores utilizados a nivel de fin y propósito. Cabe resaltar que los medios de verificación de la matriz limitan el proceso de seguimiento y evaluación del programa.
Presupuesto y rendición de cuentas	27 a 29	2.00	La Dirección de Contabilidad cuenta con registros sobre los gastos en que incurre la Subsecretaría de Transportes al desarrollar el programa, no obstante este registro no está desglosado por nivel de fin, propósito y componente; limitando el proceso de evaluación. Por otra parte, la dependencia cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas disponibles en la página de transparencia del estado sobre algunos servicios; no obstante, los procesos para otorgar servicios del nivel componente no son públicos.

Complementariedades y coincidencias con otros programas federales	30	N.A.	Se observó coincidencia con el Pp E043 Programa de Movilidad, debido a que ambos programas promueven el desplazamiento 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		1.70	

Anexo 10 “Análisis de Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas”

Capacidades Internas	Factores Externos
<p style="text-align: center;">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"> • Existe clara identificación de la problemática padecida por la población del Estado de Puebla en los principales documentos de planeación estratégica. • Constante monitoreo de las vías, concesiones otorgadas y operadores del transporte con lo cual, se contribuye a mejorar el servicio de transporte público. • El personal adscrito a la Secretaría está abierto a las propuestas de mejora. • Disponibilidad de recursos materiales, humanos y financieros para alcanzar las metas. 	<p style="text-align: center;">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"> • Adaptación de estudios y proyectos realizados en otras ciudades en materia de fluidez vial. • Tendencia mundial y nacional hacia la utilización de medios de transporte alternativos al vehículo particular. • Existen programas específicos cuyos fondos se destinan para la rehabilitación y mantenimiento de vialidades. • Inversión privada de empresas que permiten ejecutar obras de infraestructura vial y servicio de transporte público.
<p style="text-align: center;">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"> • El diseño y planeación de las acciones se realiza con premura, generando retraso en la puesta en marcha de las obras de infraestructura vial. • Retraso en la ejecución de las acciones del programa por trámites burocráticos. • La Secretaría no promueve acciones que fomenten la <i>Cultura Vial</i> entre los habitantes del estado. • Se otorgan más concesiones al Sistema de Transporte Público y Mercantil en relación a la capacidad de infraestructura vial en el estado. • La Dependencia Se carece de mantenimiento y mejoramiento integral de las vialidades. 	<p style="text-align: center;">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"> • Los proyectos de inversión en materia de transporte no sean aprobados. • Retraso en la entrega de los recursos financieros. • Incremento del parque vehicular particular. • Intereses políticos-económicos en el sector ambiental. • Accidentes viales en aumento. • No existen suficientes alternativas de desplazamiento a través de otros medio de transporte.

