

PROGRAMA ANUAL DE EVALUACIÓN
PAE 2024

EVALUACIÓN EXTERNA ESPECÍFICA DE DESEMPEÑO DEL

E081
PROGRAMA PRESUPUESTARIO

**FOMENTO A LA FLUIDEZ DE
LA CIRCULACIÓN VEHICULAR**

Informe Final de Resultados

EJERCICIO FISCAL 2023



Gobierno de Puebla
Hacer historia. Hacer futuro.



**Secretaría de
Planeación y Finanzas**
Gobierno de Puebla



**Secretaría de
Movilidad y Transporte**
Gobierno de Puebla



**SPC
CASIMLO**

**PROGRAMA ANUAL DE EVALUACIÓN
PAE 2024**

EVALUACIÓN EXTERNA ESPECÍFICA DE DESEMPEÑO DEL

E081

PROGRAMA PRESUPUESTARIO

**FOMENTO A LA FLUIDEZ DE
LA CIRCULACIÓN VEHICULAR**

Informe Final de Resultados

EJERCICIO FISCAL 2023



Gobierno de Puebla
Hacer historia. Hacer futuro.



Secretaría de
Planeación y Finanzas
Gobierno de Puebla



Secretaría de
Movilidad y Transporte
Gobierno de Puebla



SPC
CASIMLO

Programa Anual de Evaluación 2024

Evaluación Externa Específica de Desempeño del Programa presupuestario E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular

Ejercicio fiscal 2023

Directorio

Secretaría de Planeación y Finanzas

Josefina Morales Guerrero

Secretaria

Elaboró:

Servicios Profesionales CASIMLO S.A de C.V.

Lorena Turquie Castillo

Líder

Ulises Alcántara Pérez

Especialista

Unidad Responsable del Programa y Enlace Institucional de Evaluación

Dirección de Administración de la Secretaría de Movilidad y Transporte

María Alejandra Martínez Rubí

Directora de Administración

Coordinación de la evaluación

Venus Montes Cervantes

Subsecretaria de Planeación

Saúl Federico Oropeza Orea

Director de Evaluación

Equipo técnico

Ana Luz Guzmán Figueroa

Subdirectora de Evaluación de Programas

Raquel Marcelino Reyes

Jefa de Departamento de Programas Federales

Yesica Yazmín Castellanos Torres

Supervisora

Pablo Romero Gómez

Jefe de Departamento de Programas Estatales y Municipales

Jose Angel Mitzin Maldonado

Supervisor

Jordan de la Luz Robles

Analista Especializado Consultivo "B"

Paulina Vianet León Anguiano

Analista



Índice

Introducción.....	1
Marco Normativo de la evaluación.....	2
Objetivos	3
Criterios Técnicos y metodológicos para la Evaluación del Programa Presupuestario	4
Características del Programa Presupuestario	6
Apartados de la Evaluación	11
I. Resultados y Productos.....	11
II. Cobertura.....	76
III. Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora	87
IV. Transparencia y Rendición de Cuentas	92
Análisis Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA).....	94
Valoración final del Programa Presupuestario.....	96
Hallazgos y Recomendaciones clasificadas por apartado	98
Conclusiones	101
Bibliografía.....	103
Anexos	105
Anexo 1. Metas del Programa.....	105
Anexo 2. Poblaciones	107
Ficha Técnica con los Datos Generales de la Evaluación.....	109
Glosario.....	112





Introducción

La evaluación gubernamental ha adquirido gran relevancia en la medida que el proceso de consolidación democrática detona y promueve la búsqueda de una mayor participación ciudadana en el desarrollo de las políticas públicas, una creciente transparencia en la acción gubernamental, así como la mejora en la rendición de cuentas por parte de las instituciones que administran recursos públicos, entre otros.

Considerando el cumplimiento con las disposiciones contenidas en el Programa Anual de Evaluación (PAE) para el ejercicio fiscal 2024, se determinó realizar una evaluación externa de Específica de Desempeño (EED) al Pp E081 *“Fomento a la fluidez de la circulación vehicular”*, cuyo principal objetivo es analizar y valorar el desempeño del programa, mediante un análisis del avance en el cumplimiento de los indicadores y metas establecidas, además de examinar el progreso en la atención de la población objetivo o área de enfoque respecto al presupuesto ejercido.

Los objetivos específicos de la presente evaluación refieren a analizar y valorar los resultados del Programa a través de sus componentes, indicadores y presupuesto; así como analizar la evolución de la cobertura de la población objetivo o área de enfoque del Programa e identificar las causas por las que no fueron atendidos y/o implementados los Aspectos Susceptibles de Mejora derivados de una evaluación externa al Programa, finalmente se analizará la pertinencia de los mecanismos de Transparencia del Programa.

Cabe mencionar que el E081 *“Fomento a la fluidez de la circulación vehicular”* tiene como principal objetivo *“La población de la Ciudad de Puebla se traslada a su destino en condiciones óptimas en medios de transporte público”*, los servicios que ofrece son los siguientes:

- ➔ Acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.
- ➔ Trámites al servicio de transporte particular, público y mercantil gestionados.
- ➔ Proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil elaborados.
- ➔ Capacitaciones a personas operadoras, concesionarias, permisionarias, servidoras públicas en materia de transporte impartidas.



Marco Normativo de la evaluación

A nivel federal, La normatividad que sustenta la evaluación es la siguiente:

- ➔ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 6, artículo 26, artículo 73 y artículo 134.
- ➔ Reglamento de la Ley General de Desarrollo Social, artículo 81, artículo 75, artículo 76 y artículo 82.
- ➔ Ley de Coordinación Fiscal, artículo 48 y artículo 49.
- ➔ Ley General de Contabilidad Gubernamental, artículo 79 y artículo 80.
- ➔ Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, artículo 72.
- ➔ Ley de Planeación, artículo 6, artículo 21 y artículo 13.
- ➔ Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 85, artículo 110 y artículo 111.
- ➔ Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, artículo 303Bis y artículo 304.
- ➔ Ley de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH), artículo 78 y artículo 110.
- ➔ Ley General de Desarrollo Social, artículo 72, artículo 73, artículo 74, artículo 75, artículo 76, artículo 77, artículo 78, artículo 79 y artículo 80.
- ➔ Presupuesto de Egresos de la Federación (PPEF), artículo 23, artículo 24 y artículo 27.

En el ámbito estatal, tiene su fundamento en los siguientes documentos normativos:

- ➔ Constitución Política del Estado Libre y Soberano del Estado de Puebla, artículo 108.
- ➔ Lineamientos Generales para el Seguimiento y Evaluación de los Documentos Rectores y Programas Presupuestarios de la Administración Pública del Estado de Puebla'
- ➔ Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla, artículo 62, artículo 65, artículo 66, artículo 68, artículo 69, artículo 70, artículo 71 y artículo 72.
- ➔ Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla, artículo 1, artículo 2, artículo 5, artículo 54, artículo 63, artículo 128, artículo 131, artículo 133, artículo 134 y artículo 139.
- ➔ Ley del presupuesto y Gasto Público Responsable del Estado de Puebla, artículo 1, artículo 6, artículo 2, artículo 6, artículo 54, artículo 63, artículo 128, artículo 131, artículo 133, artículo 134, artículo 138, artículo 139 y artículo 149.
- ➔ Ley de Transparencia y Acceso a la información Pública del Estado de Puebla, artículo 77.

Reglamento Interior de la Secretaría de Planeación y Finanzas Puebla, artículo 12 y artículo 17.

Objetivos

Objetivo General

Analizar y valorar el desempeño del Programa, mediante un análisis del avance en el cumplimiento de los indicadores y metas establecidas, además de examinar el progreso en la atención de la población objetivo o área de enfoque respecto al presupuesto ejercido.

Objetivos Específicos

- ➔ Analizar y valorar los resultados del Programa a través de sus componentes, indicadores y presupuesto.
- ➔ Analizar la evolución de la cobertura de la población objetivo o área de enfoque del Programa.
- ➔ Identificar las causas por las que no fueron atendidos y/o implementados los Aspectos Susceptibles de Mejora derivados de una evaluación externa al Programa.
- ➔ Analizar la pertinencia de los mecanismos de Transparencia del Programa.

Criterios Técnicos y metodológicos para la Evaluación del Programa Presupuestario

La Evaluación Específica de Desempeño se estructura a partir de 4 módulos integrados por 15 preguntas para el logro del objetivo general y de los específicos. La relación de cada uno de los módulos y las preguntas que lo componen se presentan en Cuadro 1.

Cuadro 1. Relación de apartados y preguntas de la evaluación		
Apartado	Preguntas	Total
I. Resultados y Productos.	1 a 9	9
II. Cobertura.	10 a 12	3
III. Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora.	13 a 14	2
IV. Transparencia y Rendición de Cuentas.	15	1
Total		15

Fuente: Términos de Referencia Específicos de Resultados emitidos por la Secretaría de Planeación y Finanzas del Gobierno del Estado de Puebla

Método de análisis

La evaluación se realizó mediante un análisis de gabinete con base en la información proporcionada por la(s) Unidad(es) Responsable(s) del Programa presupuestario en la entidad, así como demás información adicional que se ha considerado necesaria para justificar y elaborar su análisis.

De igual manera para llevar a cabo el ejercicio de evaluación se hizo uso de análisis cuantitativos y cualitativos de la información recolectada. En ese sentido, las fuentes principales de información de la evaluación se obtuvieron mediante: Revisión documental.

Formato de respuestas

Los Términos de Referencia tienen un total de 15 preguntas, de las cuales 8 preguntas se respondieron en un esquema binario y se definió el nivel de cumplimiento que presenta el programa por lo que se identifican como preguntas “Con valoración cuantitativa”, mientras

que 7 preguntas son consideradas abiertas debido a que no incluyen niveles de respuesta y son distinguidas con la leyenda “Sin valoración cuantitativa”.

Hallazgos y Recomendaciones

Los Hallazgos y Recomendaciones que se generaron durante esta evaluación atienden los criterios que propone el CONEVAL¹, los cuales consisten en: Claridad, Relevancia, Justificación y Factibilidad:

Anexos

El anexo que se debe de incluir en el informe de evaluación es el siguiente:

- Anexo 1. Avance de los Indicadores.
- Ficha Técnica con los datos generales de la evaluación.
- Formato CONAC.

¹ Informe de Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora de los Programas y Acciones Federales de Desarrollo Social 2022-2023. Ciudad de México: CONEVAL, 2023.

Características del Programa Presupuestario

Características del Programa

Nombre del Programa:	Fomento a la fluidez de la circulación vehicular.
Clave o categoría presupuestal:	E081
Responsable del Programa:	Secretaría de Movilidad y Transporte. Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial.
Año de inicio de operación del Programa:	2015
Tipo de evaluación:	Evaluación Específica de Desempeño.
Año del Ejercicio Fiscal evaluado:	2023

Problema o necesidad que el Programa pretende atender, atenuar o resolver.

Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada no cuentan con la suficiente cobertura para trasladarse a su lugar del trabajo en las diversas modalidades de transporte disminuyendo su calidad de vida.

Fuente: Diagnóstico del Programa presupuestario E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular

La contribución del Programa a las Metas y objetivos estatales a los que se vincula.

Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024

Eje 2: Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral.

Objetivo 1: Fortalecer el Desarrollo Sostenible con un enfoque intergeneracional y multidisciplinario.

Temática 4: Movilidad Sostenible.

- ➔ **Objetivo Específico 1:** Asegurar el desplazamiento eficiente y seguro de las personas y los bienes.
 - **Estrategia 1:** Fortalecer las redes de movilidad que atiendan la demanda de transporte seguro, de calidad, eficiente y moderno para el bienestar colectivo.
 - **Línea de acción 1:** Impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados para el traslado de personas, productos y servicios.
(...)
 - **Línea de acción 5:** Fortalecer la infraestructura vial proyectando el uso de transportes sustentables, integrando en su planeación la perspectiva de género, la interseccionalidad y la atención a personas en situación de vulnerabilidad.
 - **Línea de acción 6:** Mejorar la operación del sistema de transporte público.
 - **Línea de acción 7:** Promover la capacitación de los operarios de transporte público, a fin de asegurar la calidad en el servicio.
 - **Línea de acción 8:** Implementar las acciones que agilicen y mejoren los trámites y servicios en materia de movilidad y transporte.

Programas Derivados Del PED

Programa Sectorial de Movilidad y Transporte.

Temática 1: Movilidad Segura y Sostenible.

- **Objetivo 1:** Impulsar esquemas de movilidad sostenibles, accesibles, incluyentes e intermodales que fomenten el desarrollo y bienestar en cada una de las regiones del Estado.
 - **Estrategia 1:** Mejorar la movilidad segura propiciando condiciones de accesibilidad de las personas.

Características del Programa

- **Línea de acción 4:** Promover la mejora de la calidad del servicio de transporte público, masivo y mercantil.
- o **Estrategia T1:** Impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados que incidan en la calidad de vida de la población, así como en la productividad de las regiones.
- **Línea de acción 1:** Diseñar un sistema integrado de transporte sostenible e incluyente.
- **Línea de acción 2:** Impulsar la mejora y ampliación de las redes de transporte, para facilitar el acceso de la población a bienes y servicios.
- o **Estrategia T4:** Redistribuir el reparto modal para fomentar la movilidad sostenible, activa y eficiente.
- **Línea de acción 1:** Fomentar el uso de modos de transporte, sostenibles y de bajo impacto ambiental.
- **Línea de acción 2:** Impulsar proyectos para la ampliación de la infraestructura intermodal de forma sostenible.

Programa Especial de Infraestructura

Temática 3: Inversión en infraestructura para el incremento de la competitividad.

- **Objetivo 1:** Mejorar los sistemas de transporte e infraestructura carretera y productiva que fomenten el desarrollo económico con un enfoque sostenible.
 - o **Estrategia 1:** Ampliar la red carretera para incrementar la conectividad y el acceso a rutas comerciales y de servicios en las regiones.
 - **Línea de acción 1:** Desarrollar proyectos en materia de infraestructura carretera para potenciar la transitabilidad en las principales rutas comerciales y de servicios en las regiones del Estado.
 - **Línea de acción 2:** Crear nuevas rutas comerciales y de servicio que permitan el intercambio eficiente de productos y servicios entre las regiones del Estado.
 - **Línea de acción 3:** Realizar acciones de infraestructura para la integración de las MIPYMES en cadenas de valor y cadenas de suministro.

Temática 6: Infraestructura y equipamiento gubernamental y de servicios públicos.

- **Objetivo 1:** Contribuir a reducir las brechas de desigualdad en las regiones del Estado de Puebla a través de la mejora en la conectividad estatal con acciones de infraestructura que sean inclusivas, incluyentes y que permitan a los municipios del Estado responder de manera oportuna a fenómenos naturales perturbadores.
 - o **Estrategia 2:** Contribuir a mejorar la movilidad estatal mediante la atención de las principales vías carreteras de carácter regional que existen en el Estado, con un enfoque de conservación y respeto de los recursos naturales.
 - **Línea de acción 1:** Atender de las principales vías carreteras de carácter regional que existen en el Estado, con un enfoque de conservación y respeto de los recursos naturales.
 - **Línea de acción 2:** Modernizar la infraestructura carretera de ámbito regional priorizando los puntos de mayor tránsito vehicular.
 - **Línea de acción 3:** Definir en coordinación con las instancias rectoras proyectos de infraestructura para ampliar la cobertura de transporte en las regiones del Estado.
 - **Línea de acción 4:** Fortalecer la infraestructura en materia de caminos y puentes que mejoren el acceso de la población en las regiones indígenas.

Programa Especial de Pueblos Indígenas.

Temática 7: Infraestructura y equipamiento para el bienestar.

- **Objetivo 1:** Promover el acceso de la población indígena a una infraestructura social que permita una vida digna bajo una perspectiva de desarrollo con identidad y de género.
 - o **Estrategia 1:** Dinamizar esquemas que garanticen el acceso de la población indígena a una infraestructura social con un enfoque de identidad y perspectiva de género.
 - **Línea de acción 4:** impulsar el mejoramiento y construcción de caminos y puentes que mejoren el acceso de la población en las regiones indígenas.

Programa Especial de Igualdad Sustantiva

Temática 1: Seguridad pública, acceso a la justicia y protección de los derechos de las mujeres

- **Objetivo 1:** Incorporar la perspectiva de género y de derechos humanos en los esquemas de seguridad pública y en los procesos institucionales de acceso y procuración de justicia de la población.
 - o **Estrategia 5:** Promover esquemas de movilidad segura para mujeres y niñas a través de la introducción de mejoras en el entorno, el transporte público y el impulso de medidas orientadas a la prevención de la violencia sexual.

Características del Programa

- **Línea de acción 5:** Promover la capacitación y certificación del personal operador del transporte público, concesionado y privado en materia de seguridad vial y movilidad segura con perspectiva de género.
- **Línea de acción 6:** Promover la creación de espacios exclusivos para mujeres, niñas, adolescentes, adultas mayores, mujeres embarazadas y personas con discapacidad en el transporte público.
- **Línea de acción 7:** Impulsar transformaciones en los espacios e instalaciones públicas dedicadas al transporte, con la finalidad de mejorar las condiciones de seguridad de mujeres y niñas, así como de accesibilidad para mujeres con discapacidad, embarazadas y adultas mayores.

Programa Especial de Niñas, Niños y Adolescentes

Temática 1: Desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes del Estado de Puebla

- **Objetivo 1:** Promover el pleno ejercicio, respeto, protección y promoción de los derechos humanos de las niñas, niños y adolescentes.
 - **Estrategia 4:** Promover acciones mediante estrategias multisectoriales dirigidas a niñas, niños y adolescentes, que fortalezca su bienestar integral.
 - **Línea de acción 10:** Promover una cultura vial de movilidad y transporte desde la infancia.

Programa Especial de Cuidado Ambiental y Atención al Cambio Climático

Temática 3: Desarrollo económico sostenible

- **Objetivo 1:** Disminuir el impacto al cambio climático generado por las actividades económicas.
 - **Estrategia 2:** Impulsar criterios de control, prevención y mejores prácticas en los procesos para reducir los contaminantes al medio ambiente.
 - **Línea de acción 3:** Regular la generación de emisiones de fuentes móviles y fijas conforme a la normatividad.

Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

- ➔ **Objetivo 1:** Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo.
 - **Meta 1.3:** Poner en práctica a nivel nacional sistemas y medidas apropiadas de protección social para todos, incluidos niveles mínimos, y, para 2030, lograr una amplia cobertura de los pobres y los vulnerables.

Fuente: Diagnóstico del Programa presupuestario E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular

Descripción de los objetivos del Programa, así como de los bienes y/o servicios que ofrece (componentes).

- ➔ **Componente 1.** Acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.
- ➔ **Componente 2.** Trámites al servicio de transporte particular, público y mercantil gestionados.
- ➔ **Componente 3.** Proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil elaborados.
- ➔ **Componente 4.** Capacitaciones a personas operadoras, concesionarias, permisionarias, servidoras públicas en materia de transporte impartidas.

Fuente: Matriz de Indicadores para Resultados ejercicio fiscal 2023

Identificación y cuantificación de la población o área de enfoque

Población	Descripción	Cuantificación	Unidad de medida
Potencial:	Habitantes del Estado de Puebla que pertenecen a la población ocupada y se trasladan a su centro de trabajo en diversos modos de transporte.	2 657 665	Habitantes
Objetivo:	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en las diversas modalidades de transporte.	941,128	Habitantes
Atendida:	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan a su lugar de trabajo en las diversas modalidades de transporte y perciben una satisfacción en el servicio.	270,668	Habitantes

Características del Programa

Fuente: Diagnóstico del Programa presupuestario E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular

Presupuesto del Programa para el Ejercicio Fiscal evaluado

Aprobado:	193,914.60	Avance de Indicadores para resultados del Pp E081.
Modificado:	118,404.40	Avance de Indicadores para resultados del Pp E081.
Devengado:	118,404.40	Avance de Indicadores para resultados del Pp E081.

Metas de los indicadores de Fin, Propósito y Componentes, así como los de nivel actividad que se consideren relevantes.

Nivel de objetivo	Meta	Unidad de medida
Fin	19.82	Porcentaje
Propósito	67.00	Porcentaje
Componente 1	100	Porcentaje
Componente 2	100	Porcentaje
Componente 3	100	Porcentaje
Componente 4	100	Porcentaje

Resumen de la valoración del Desempeño del Programa respecto a la atención del problema o necesidad.

I. Resultados y Productos

El programa no presenta cambios en su definición del problema, sin embargo, se identificaron inconsistencias en cuanto a la definición del nivel Propósito durante el periodo de su operación que es del 2015 al 2024. En general los componentes contribuyen a resolver el problema que el programa atiende, sin embargo, no se tuvo evidencia de los mecanismos para la generación de cada uno de ellos.

Por su parte, se identificó que el programa documenta la situación crítica que presenta la unidad responsable del programa para la generación de cada uno de los Componentes que conforman la MIR.

En cuanto a la información del desempeño, se identificó que el programa por medio del SIMIDE reporta el avance de indicadores cada trimestre, mismo que se encuentra sistematizado, actualizado y se encuentra establecidos los resultados en un documento institucional.

Referente al avance de las metas, el 61 por ciento de los indicadores estratégicos presentan un avance de entre el 85 por ciento y el 115 por ciento, mientras que solo el 20 por ciento de los indicadores de gestión presentan un avance significativo de entre el 85 por ciento y el 115 por ciento.

Finalmente, con respecto al presupuesto del programan, se tuvo evidencia del presupuesto aprobado, así como el desglose por gasto contiene y gasto de capital, así como su fuente de financiamiento que son recursos estatales, en el mismo sentido, se identificó consistencia entre los montos reportados en la Cuenta Pública del Estado de Puebla, con respecto a los resultados de las metas de los indicadores alcanzadas durante el ejercicio fiscal 2023.

II. Cobertura

El programa identifica y cuantifica la población potencial, objetivo y atendida, así como los cambios que ha tenido desde el ejercicio fiscal 2020 hasta el ejercicio fiscal 2023.

No se tuvo evidencia de que el programa documente una estrategia de cobertura, sin embargo, fue posible realizar el cálculo de la evolución de la cobertura con la información proporcionada por la unidad responsable.

III. Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora

La unidad responsable documenta por medio de un programa de trabajo institucional las acciones enfocadas a la atención de los ASM, por otro lado, no se tuvo evidencia de la cédula de seguimiento del DIT por lo que, no fue posible identificar el avance de los ASM, así como, los que no fueron atendidos con su respectiva justificación.

IV. Transparencia y Rendición de Cuentas

La institución encargada de la operación del programa cuenta con un portal exclusivo para recibir solicitudes de transparencia relacionadas al programa presupuestario; sin embargo, la UR reportó no haber recibido solicitudes de información relacionadas con el Pp en el ejercicio fiscal 2023.

Características del Programa

La UR no documenta un procedimiento en el que se identifiquen las actividades para recibir y atender las solicitudes de información relacionadas con el Pp.

Apartados de la Evaluación

I. Resultados y Productos

1.

¿Se identifican cambios en la definición del problema que atiende el Programa respecto a su creación?

Respuesta general

No

Nivel	Criterio
0	No se identifican cambios en la definición del problema que atiende el Programa respecto a su creación.

Justificación:

Para dar respuesta a esta pregunta se toma como referencia metodológica lo establecido en la *Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados* publicada por la SHCP donde se encuentran los elementos mínimos a considerar para la definición del problema, estos elementos se definen por *i) población o área de enfoque, ii) descripción de la situación o problemática central, y iii) la magnitud del problema*. Dicho esto, procede lo siguiente:

De acuerdo con la información proporcionada por la secretaría de Movilidad y Transporte y consultando la información pública referente al diagnóstico del programa en distintos periodos², el equipo evaluador tuvo evidencia de la definición del problema del Pp E081 a partir del ejercicio fiscal 2020, tal como se muestra a continuación:

Tabla 1. Identificación de los cambios en la definición del problema del Pp E081

Ejercicio fiscal	Definición del problema
2020	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor, enfrentan prolongados tiempos de

² <https://pbr.puebla.gob.mx/index.php/mm-transparencia/programa-presupuestario/diagnosticos>

Tabla 1. Identificación de los cambios en la definición del problema del Pp E081

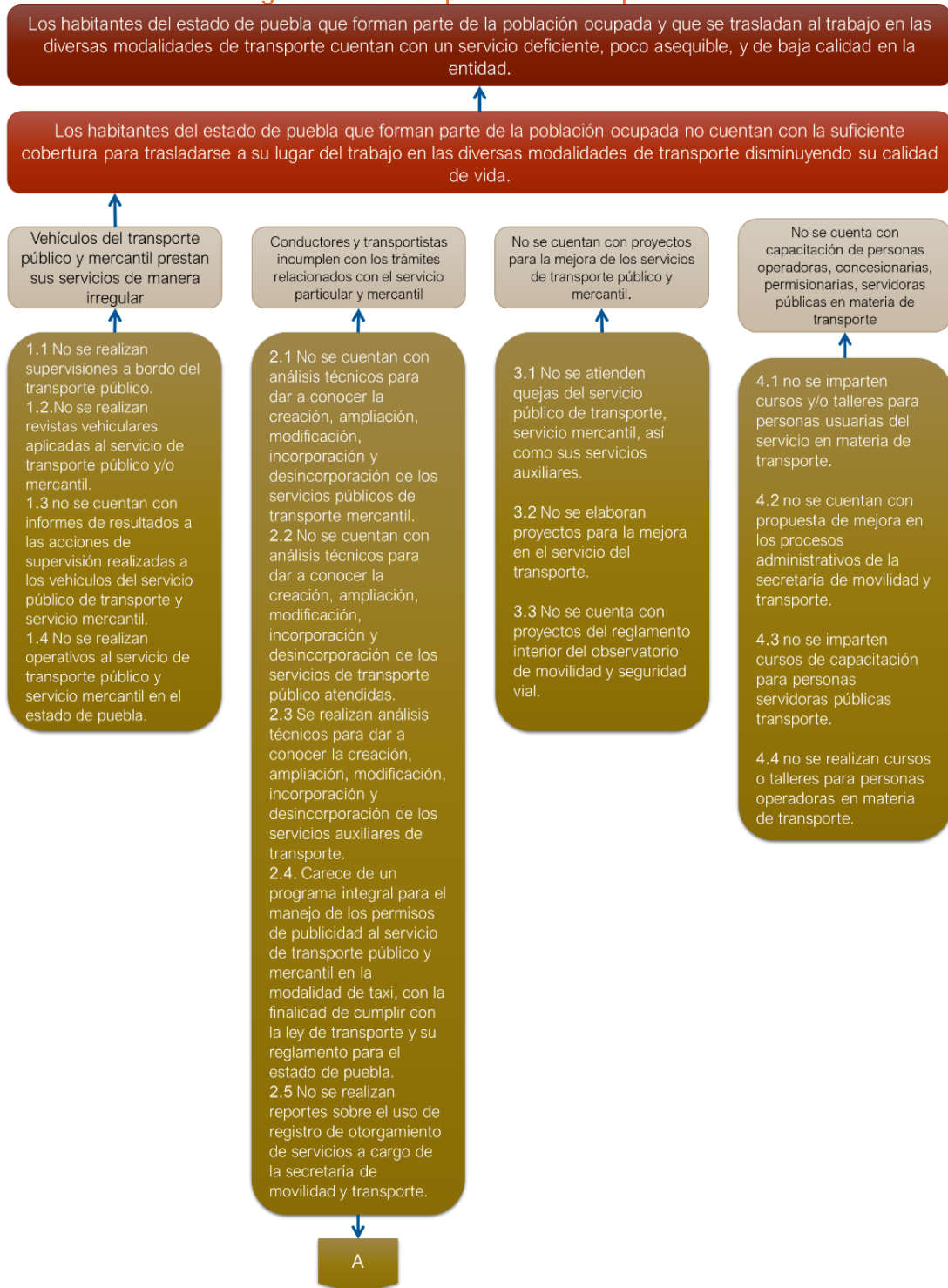
Ejercicio fiscal	Definición del problema
	recorrido a causa de las condiciones de la infraestructura y los servicios de transporte, situación que se agrava a medida que se incrementa el parque vehicular en la entidad.
2021	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor, enfrentan prolongados tiempos de recorrido a causa de las condiciones de la infraestructura y los servicios de transporte, situación que se agrava a medida que se incrementa el parque vehicular en la entidad.
2022	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor, enfrentan prolongados tiempos de recorrido a causa de las condiciones de la infraestructura y los servicios de transporte, situación que se agrava a medida que se incrementa el parque vehicular en la entidad.
2023	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor, enfrentan prolongados tiempos de recorrido a causa de las condiciones de la infraestructura y los servicios de transporte, situación que se agrava a medida que se incrementa el parque vehicular en la entidad.
2024	Los habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo en servicio de transporte público y mercantil perciben una baja calidad del servicio de transporte público y mercantil ; lo que representa que el 73% de la población se encuentra insatisfecha con la calidad del servicio de transporte

Fuente: Elaboración propia con base en la información de la Secretaría de Movilidad y Transporte (2020-2023). Diagnóstico del Pp E081.

De acuerdo con lo anterior, la definición del problema se ha mantenido desde el ejercicio fiscal 2020 y hasta el 2023. Cabe mencionar que el equipo evaluador no tuvo evidencia de la definición del problema a partir del ejercicio fiscal 2015 (año en que inició operaciones el Pp) y hasta 2019, sin embargo, tomando en consideración que la definición del problema permanece sin cambios en el ejercicio fiscal evaluado, se concluye que se encuentra planteada como un hecho negativo, al mencionar que de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor *“enfrentan prolongados tiempos de recorrido a causa de las condiciones de la infraestructura y los servicios de transporte”*. A su vez, incluye a la población potencial (con problema), misma que refiere a *los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor*.

En el mismo orden de ideas, se tuvo evidencia de que el Pp identifica las causas, efectos y las características del programa mediante un árbol de problemas con base en lo establecido en la metodología para la construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados que se explica de la siguiente manera:

Figura 1. Árbol de problemas del Pp E081



(Continua)



2.6 no se realizan visitas a través de las unidades móviles para el acercamiento de servicios a la población del estado.
 2.7 no se generan autorizaciones para el transporte mercantil de carga, de personal y escolar.
 2.8 no se elaboran expedientes gestionados al transporte público mercantil en la ciudad de Puebla e interior del estado conforme a lo establecido en la ley del transporte vigente.
 2.9 no se cuentan con reportes de los trámites concluidos de concesiones y permisos del servicio de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi y taxi local.
 2.10 no se emiten cédulas de identificación vehicular del servicio ejecutivo mercantil.
 2.11 no se autorizan expedientes de concesiones del servicio de transporte público.
 2.12 no se emiten gafetes de identificación a chofer del servicio de transporte público y mercantil de taxi.
 2.13 no se elaboran reportes de las solicitudes de constancias de acreditación de personalidades jurídicas de rutas del servicio de transporte público.
 2.14 no se realizan auditorías internas a los procedimientos de las distintas jefaturas de departamentos de dirección de transporte público.
 2.15 no se digitalizan expedientes de trámites de concesiones.
 2.16 no se integran ni se archivan expedientes de concesiones del servicio de transporte público.
 2.17 no se elaboran reportes de registros capturados en el padrón de choferes de transporte público de la zona metropolitana e interior del estado.



2.18 no se realizan reportes de solicitudes atendidas del servicio de transporte mercantil en su modalidad de taxi y taxi local.
 2.19 no se cuenta con un registro actualizados de las pólizas de seguro de los vehículos del servicio de transporte público.
 2.20 no se realizan estudios técnicos de transporte público y mercantil para la emisión de una declaratoria de necesidad
 2.21 se elaboran informes de resultados de los exámenes toxicológicos al transporte público y/o mercantil en el estado de Puebla.

Fuente: Secretaría de Movilidad y Transporte (2023). Diagnóstico del Pp E081. Árbol de problemas

En primera instancia, se identificó que la definición del problema que expone el árbol de problemas es diferente a la expuesta en el apartado de definición del problema del documento de diagnóstico, lo anterior implica que el desarrollo del análisis del problema generará soluciones distintas a causa del enfoque distinto del problema público.

Posteriormente se identificó que el árbol de problemas anteriormente expuesto cuenta con cuatro causas del problema de primer orden: *a) Vehículos del transporte público y mercantil prestan sus servicios de manera irregular; b) Conductores y transportistas incumplen con los trámites relacionados con el servicio particular y mercantil; c) No se cuentan con proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil y, d) No se cuenta con capacitación de personas operadoras, concesionarias, permisionarias, servidoras públicas en materia de transporte.* En cuanto a sus relaciones de causalidad, se analiza cada una de ellas con sus respectivas causas de segundo orden.

La primera causa refiere a que los “*vehículos del transporte público y mercantil prestan sus servicios de manera irregular*” la cual, se relaciona con el problema central puesto que, los vehículos de transporte público y mercantil, al operar con irregularidad, obstruyen la correcta circulación de los vehículos particulares de las personas que forman parte de la población ocupada. De esta primera causa se identificaron cuatro subcausas (segundo orden), las cuales refieren a lo siguiente: *i) No se realizan supervisiones a bordo del transporte público; ii) No se realizan revistas vehiculares aplicadas al servicio de transporte público y/o mercantil; iii) No se cuentan con informes de resultados a las acciones de supervisión realizadas a los vehículos del servicio público de transporte y servicio mercantil y, iv) No se realizan operativos al servicio de transporte público y servicio mercantil en el Estado de Puebla.* Cabe mencionar que las subcausas anteriormente expuestas permiten explicar la causa de primer orden de modo que, en conjunto las causas de segundo orden refieren a la ausencia de supervisiones realizadas al transporte público y mercantil en el Estado de Puebla para que operen con regularidad y así permitan la circulación de los vehículos particulares de las personas que forman parte de la población ocupada.

Continuando con el análisis, la segunda causa de primer orden “*Conductores y transportistas incumplen con los trámites relacionados con el servicio particular y mercantil*”, al igual que la primera causa, permite explicar al problema público; por su parte, se identificaron veintiún subcausas (segundo orden) para esta segunda causa, las cuales se expresan de la siguiente manera: *i) No se cuentan con análisis técnicos para dar a conocer la creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios públicos de transporte mercantil; ii) No se cuentan con análisis técnicos para dar a conocer la creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios de transporte público atendidas,* el equipo evaluador identificó que las primeras dos subcausas permiten explicar la

causa de primer orden puesto que, la ausencia de análisis técnicos para dar a conocer la creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios públicos de transporte público y mercantil corresponden a un incumplimiento de trámites.

Para la siguiente causa de segundo orden: *iii) Se realizan análisis técnicos para dar a conocer la creación, ampliación, modificación, incorporación y desincorporación de los servicios auxiliares de transporte;* no se identificó su relación con la causa de primer orden ya que, no es una acción que indique el incumplimiento de los tramites del servicio particular y mercantil.

Referente a las siguientes subcausas: *iv) Carece de un programa integral para el manejo de los permisos de publicidad al servicio de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi, con la finalidad de cumplir con la ley de transporte y su reglamento para el Estado de Puebla;* *v) No se realizan reportes sobre el uso de registro de otorgamiento de servicios a cargo de la Secretaría de Movilidad y Transporte;* *vi) no se realizan visitas a través de las unidades móviles para el acercamiento de servicios a la población del Estado;* *vii) no se generan autorizaciones para el transporte mercantil de carga, de personal y escolar;* *viii) No se elaboran expedientes gestionados al transporte público mercantil en la ciudad de Puebla e interior del Estado conforme a lo establecido en la ley del transporte vigente;* *ix) No se cuentan con reportes de los trámites concluidos de concesiones y permisos del servicio de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi y taxi local;* *x) No se emiten cédulas de identificación vehicular del servicio ejecutivo mercantil;* *xi) No se autorizan expedientes de concesiones del servicio de transporte público;* *xii) No se emiten gafetes de identificación a chofer del servicio de transporte público y mercantil de taxi;* *xiii) No se elaboran reportes de las solicitudes de constancias de acreditación de personalidades jurídicas de rutas del servicio de transporte público;* *xiv) No se realizan auditorías internas a los procedimientos de las distintas jefaturas de departamentos de dirección de transporte público;* *xv) No se digitalizan expedientes de trámites de concesiones;* *xvi) No se integran ni se archivan expedientes de concesiones del servicio de transporte público;* *xvii) No se elaboran reportes de registros capturados en el padrón de choferes de transporte público de la zona metropolitana e interior del Estado.* *xviii) No se realizan reportes de solicitudes atendidas del servicio de transporte mercantil en su modalidad de taxi y taxi local;* *xix) No se cuenta con un registro actualizados de las pólizas de seguro de los vehículos del servicio de transporte público;* *xx) No se realizan estudios técnicos de transporte público y mercantil para la emisión de una declaratoria de necesidad y,* *xxi) Se elaboran informes de resultados de los exámenes toxicológicos al transporte público y/o mercantil en el Estado de Puebla;* el equipo evaluador identificó que permiten explicar a la causa de primer orden debido a que cada subcausa refiere a la ausencia de algún trámite, por lo que en consecuencia, se produce un incumplimiento de estos por parte de los conductores y transportistas.

En lo que respecta a la tercera causa de primer orden: *“No se cuentan con proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil”*, se relaciona con el problema central puesto que, al no contar con medidas para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil, no se asegura una correcta circulación de vehículos en las calles del Estado de Puebla. Para esta subcausa se identificaron las siguientes tres subcausas (segundo orden): *i) No se atienden quejas del servicio público de transporte, servicio mercantil, así como sus servicios auxiliares; b) No se elaboran proyectos para la mejora en el servicio del transporte y, c) No se cuenta con proyectos del reglamento interior del observatorio de movilidad y seguridad vial.* Por lo anterior, se concluye que las subcausas anteriores permiten explicar a la causa principal.

Finalmente, la cuarta causa de primer orden corresponde a que *“No se cuenta con capacitación de personas operadoras, concesionarias, permisionarias, servidoras públicas en materia de transporte”*, por lo que permite explicar el problema que da origen al problema, toda vez que, con la ausencia de capacitación a personas a cargo de los servicios de transporte, se limita la correcta circulación de los vehículos en el Estado de Puebla. Se identificó que esta última causa cuenta con las siguientes cuatro subcausas (segundo orden): *i) no se imparten cursos y/o talleres para personas usuarias del servicio en materia de transporte; ii) no se cuentan con propuesta de mejora en los procesos administrativos de la secretaría de movilidad y transporte, iii) no se imparten cursos de capacitación para personas servidoras públicas transporte y, iv) no se realizan cursos o talleres para personas operadoras en materia de transporte.* Por lo anterior se concluye que, las subcausas expuestas permiten explicar a la causa principal.

Por otra parte, se identificó un único efecto, el cual establece que *“Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al trabajo en las diversas modalidades de transporte cuentan con un servicio deficiente, poco asequible, y de baja calidad en la entidad”* mismo que resulta relevante al ser una consecuencia a largo plazo del problema planteado en el árbol de problemas.

En cuanto a los cambios que ha tenido el nivel propósito del Pp, el equipo evaluador consultó las Matrices de Indicadores para Resultados a partir del ejercicio fiscal 2015, identificando lo siguiente:

Tabla 2. Cambios en el nivel propósito de la MIR 2015 – 2024

Ejercicio fiscal	Objetivo a nivel Propósito de la MIR
2015	Habitantes del Estado de Puebla cuentan con mejor movilidad y bajos niveles de contaminación.
2016	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.
2017	Los habitantes de localidades urbanas del Estado de Puebla pertenecientes a la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala cuentan con mejor movilidad y bajos niveles de contaminación del aire
2018	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor se benefician con condiciones de proximidad en sus desplazamientos
2019	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor se benefician con condiciones de proximidad en sus desplazamientos.
2020	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y se trasladan al lugar de trabajo se benefician con condiciones óptimas en los medios de transporte público motorizado.
2021	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que trasladan al lugar de trabajo se benefician con condiciones óptimas en los medios de transporte público motorizado.
2022	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que trasladan al lugar de trabajo se benefician con condiciones óptimas en los medios de transporte público motorizado.
2023	La población de la ciudad de Puebla se traslada a su destino en condiciones óptimas en medios de transporte público.
2024	Población que se traslada a su lugar de trabajo, cuentan con servicios del transporte público de calidad

Fuente: Elaboración propia con base en la información de las Matrices de indicadores para Resultados del Pp (2015-2023)

Si bien, **la definición del problema no ha sufrido cambios en el periodo de 2020 a 2023, se identificaron diversos cambios en el objetivo a nivel Propósito de la MIR** a partir de que el Pp inició operaciones de tal modo que, de 2015 a 2017 se incluía en el nivel propósito la variable de la contaminación, por lo que se asume que, en ese periodo, la definición del problema estaba enfocada en ese mismo sentido, pretendiendo disminuir la contaminación del aire.

Posteriormente en 2018, el objetivo a nivel propósito de la MIR tuvo una reestructuración y es a partir de este periodo que se incluye a la “población ocupada en el Estado de Puebla” como la población que presenta el problema (población potencial) y, la variable de la contaminación

del aire es retirada de la definición enfocándose únicamente en que las personas ocupadas que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor se benefician con condiciones de proximidad en sus desplazamientos.

Para el 2018 el Propósito del Pp se mantiene hasta 2019 ya que, para el ejercicio fiscal de 2020 vuelve a sufrir una reestructuración, misma que se mantiene hasta el 2022; tal definición sigue manteniendo la definición de la población potencial, sin embargo, esta nueva definición del propósito se dirige a las condiciones óptimas en los medios de transporte público motorizado.

Continuando con el análisis, para el ejercicio fiscal 2023, el objetivo a nivel propósito del Pp volvió a redefinirse, identificando a su población potencial como *“la población de la ciudad de Puebla que se traslada a su destino”*, ya no solo a las personas ocupadas que se trasladan a su lugar de trabajo, sin embargo, el enfoque se dirige a las condiciones óptimas de transporte público e infraestructura.

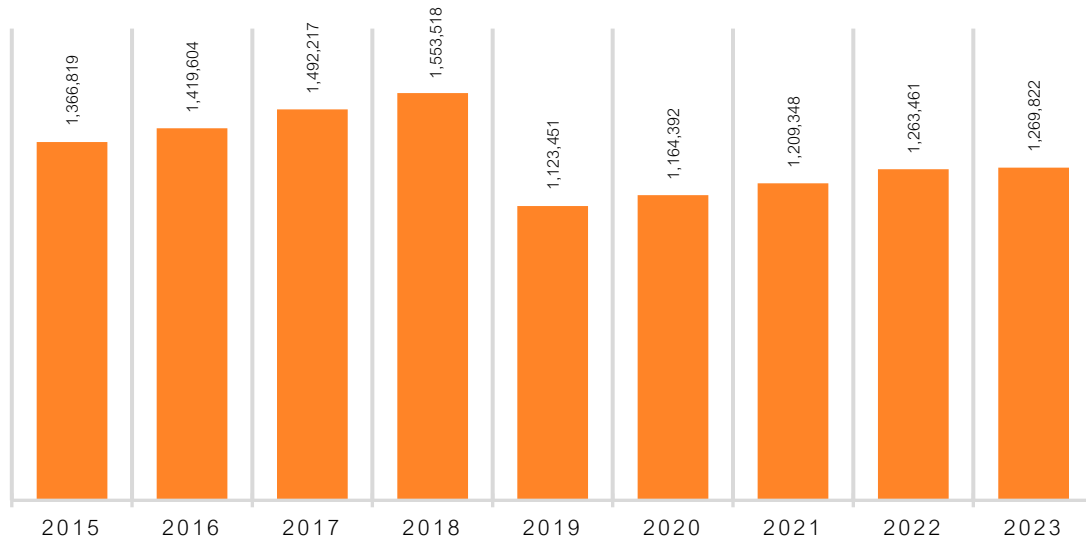
De acuerdo con lo anterior, se concluye que existen inconsistencias entre la definición del problema y el nivel propósito de la MIR para el ejercicio fiscal 2023 ya que, por una parte, la definición del problema considera a la población ocupada del Estado de Puebla y por otra parte, el nivel Propósito refiere a la población en general de la Ciudad de Puebla, lo que puede implicar un problema de focalización, es decir, que se esté atendiendo población que no es objetivo y que se deje de atender población que debiera serlo.

A continuación, se presenta la evolución de la situación que da origen al Pp E081 partiendo de que; de acuerdo con el documento de diagnóstico, *“el programa ha sido operado por las Unidades Responsables de la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes en territorio estatal a partir del ejercicio 2015 hasta el 2019. Previamente, el Programa Presupuestario era ejecutado por la extinta Subsecretaría de Movilidad y Transportes, perteneciente a la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes del Gobierno del Estado de Puebla”*. Por lo anterior, el siguiente análisis partirá del ejercicio fiscal 2015, año en que inició operaciones el Pp E081.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), los vehículos de motor registrados en circulación³ en el Estado de Puebla han seguido el siguiente comportamiento desde el año de creación del programa (2015):

³ <https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/#tabulados>

Gráfica 1. Vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla (2015-2023)



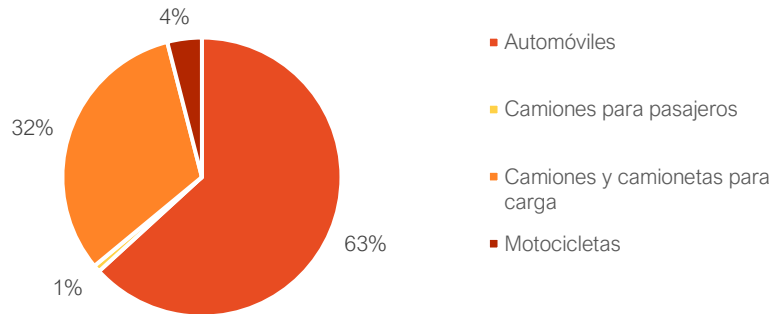
Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015 – 2023). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Como se observa en la gráfica anterior, durante el periodo 2015 – 2018, el registro de vehículos de motor en circulación en el Estado de Puebla sigue una tendencia ascendente, siendo que para el 2015 el número de vehículos registrados correspondía a 1,366,819 y para el 2018 esta cifra se situaba en 1,553,518. Por su parte, el total de vehículos registrados disminuyó en un 28 por ciento para el ejercicio fiscal 2019 (con respecto al 2018) por lo que, la cifra se situaba en 1,123,451; cabe mencionar que para el periodo 2019 – 2023 la tendencia de la estadística sigue siendo ascendente de tal modo que para el ejercicio fiscal 2023 se registraron 1,269,822 vehículos (146,371 más que en el 2019); no obstante, esta cifra no es mayor a la inicial en 2015.

Por lo anterior se concluye que, el registro de vehículos de motor en circulación en el Estado de Puebla ha sufrido cambios desde el periodo en el que el Pp E081 comenzó a operar (2015) y, de acuerdo con la información disponible consultada por el equipo evaluador, se identificaron 96,997 vehículos menos para el ejercicio fiscal 2023 con respecto a los registrados en 2015.

Aunado con lo anterior, se procede a mostrar la distribución de tales vehículos en cada uno de los años expuestos en a gráfica anterior:

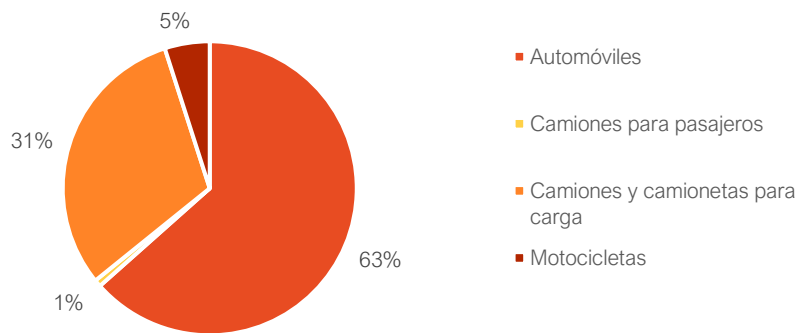
Gráfica 2. Distribución de los vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla (2015)



Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015 – 2023). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Como se mencionó anteriormente, para el ejercicio fiscal 2015 se tuvo un registro de 1,366,819 vehículos de motor registrados en circulación; de los cuales, de acuerdo con la gráfica anterior, el 63 por ciento (863,859) eran automóviles; el 32 por ciento (437,293) correspondía a camiones y camionetas de carga; el 4 por ciento (54,660) les pertenecía a las motocicletas y, el 1 por ciento (11,007) restante les correspondía a camiones para pasajeros.

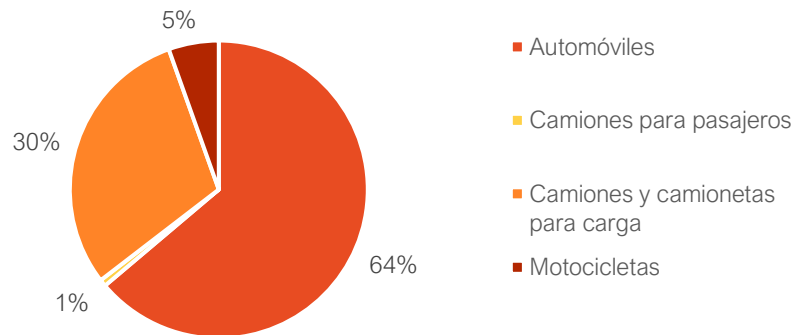
Gráfica 3. Distribución de los vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla (2016)



Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015 – 2023). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Para el ejercicio fiscal 2016, se tuvo un registro de 1,419,604 vehículo de motor en circulación, de los cuales, al igual que para el ejercicio fiscal 2015, el 63 por ciento (900,498) correspondía a los automóviles; el 31 por ciento (438,032) pertenecía a camiones y camionetas para carga; el siguiente 5 por ciento (70,261) refería a motocicletas y, el 1 por ciento restante (10,813) representaba a camiones para pasajeros. Por lo anterior se observa que la distribución de camiones y camionetas para carga disminuyó en un punto porcentual de 2015 a 2016 y, por su parte, la distribución de las motocicletas aumento en un punto porcentual en el mismo lapso; el resto de las distribuciones permanecen igual.

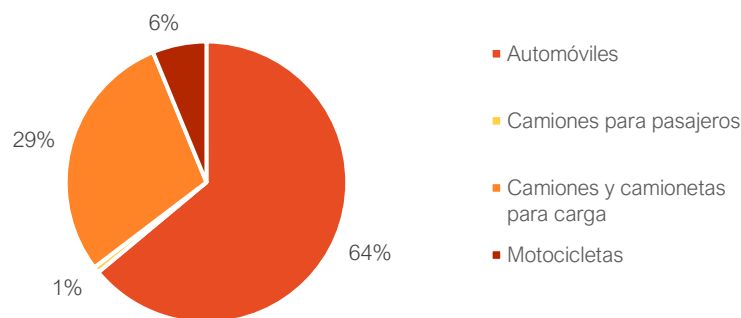
Gráfica 4. Distribución de los vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla (2017)



Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015 – 2023). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Posteriormente, para el ejercicio fiscal 2017, la estadística de vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla se situaba en 1,492,217 vehículos, de los cuales el 64 por ciento (952,504) refería a los automóviles, resaltando que esta proporción aumentó un punto porcentual con respecto al periodo anterior (2017); el siguiente 30 por ciento (447,316) correspondía a camiones y camionetas para carga, proporción que disminuyó un punto porcentual con respecto al 2017; en cuanto a las motocicletas, estas representaban el 5 por ciento (81,361) y, el restante 1 por ciento (11,036) pertenecía a camiones para pasajeros.

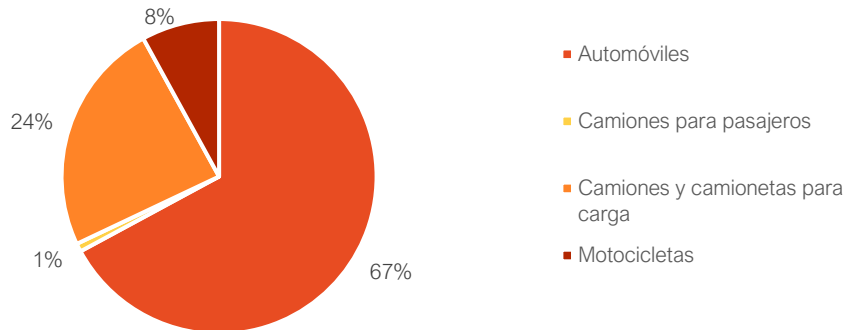
Gráfica 5. Distribución de los vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla (2018)



Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015 – 2023). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Con relación al periodo de 2018, se registraron 1,553,518 vehículos de motor en circulación en el Estado de Puebla, de los cuales, al igual que en el periodo anterior, el 64 por ciento (993,387) correspondía a automóviles; el 29 por ciento (452,464) a camiones y camionetas para carga (un punto porcentual menos que en 2017); por su parte, las motocicletas representaban el 6 por ciento (96,429), lo que refleja un punto porcentual más que en el año anterior y, finalmente, el 1 por ciento (11,238) restante refería a camiones para pasajeros.

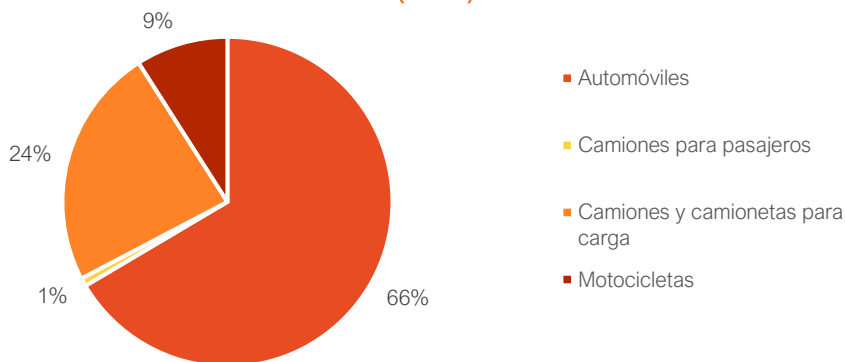
Gráfica 6. Distribución de los vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla (2019)



Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015 – 2023). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Continuando con el análisis, para el ejercicio fiscal 2019 la cifra de vehículos de motor registrados en circulación disminuyó a 1,123,451, donde el 67 por ciento (754,080) representaba a los automóviles, cabe mencionar que la distribución aumentó 3 puntos porcentuales con respecto al año anterior; por otra parte, el 24 por ciento (270,071) refería a camiones y camionetas para carga disminuyendo 5 puntos porcentuales con respecto al 2018; por su parte, las motocicletas representaban al 8 por ciento (89,814), dos puntos porcentuales más que en el año anterior y, el 1 por ciento restante (9,486) refería a camiones para pasajeros.

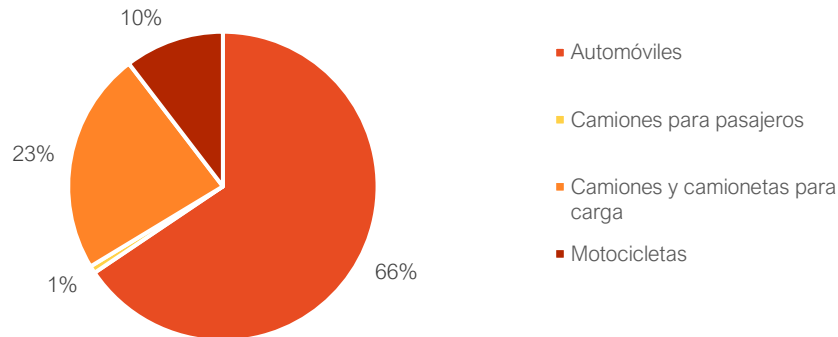
Gráfica 7. Distribución de los vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla (2020)



Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015 – 2023). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Para el 2020 se registraron 1,164,392 vehículos de motor en circulación en el Estado de Puebla, de los cuales el 66 por ciento (774,265) correspondía a automóviles, lo cifra que disminuyó un punto porcentual con respecto al año anterior; el siguiente 24 por ciento (275,407) le pertenecía a camiones y camionetas de carga; por su parte, el 9 por ciento (105,334) refería a motocicletas, aumentando un punto porcentual con respecto al 2019; en cuanto a los camiones para pasajeros, estos representaban el 1 por ciento (9,386).

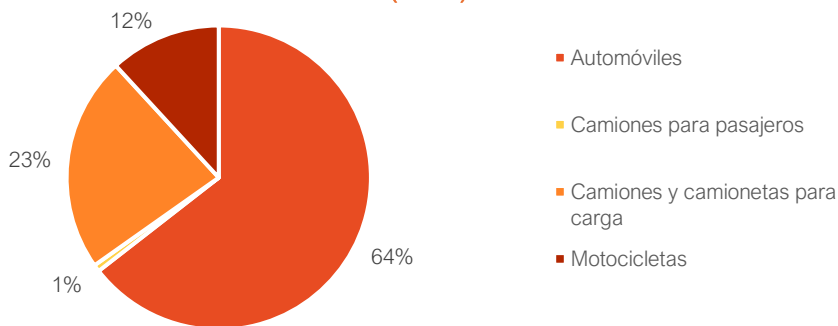
Gráfica 8. Distribución de los vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla (2021)



Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015 – 2023). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Posteriormente, en el ejercicio fiscal 2021, la estadística de vehículos de motor registrados en circulación correspondía a 1,209,348 siendo que el 66 por ciento (792,996) correspondía a automóviles, el 23 por ciento (281,214) correspondía a camiones y camionetas de carga (1 punto porcentual menos que el año anterior); por su parte el 10 por ciento (125,790) representaba a las motocicletas aumentando un punto porcentual con respecto al 2020 y, el restante 1 por ciento (9,348) correspondía a camiones para pasajeros.

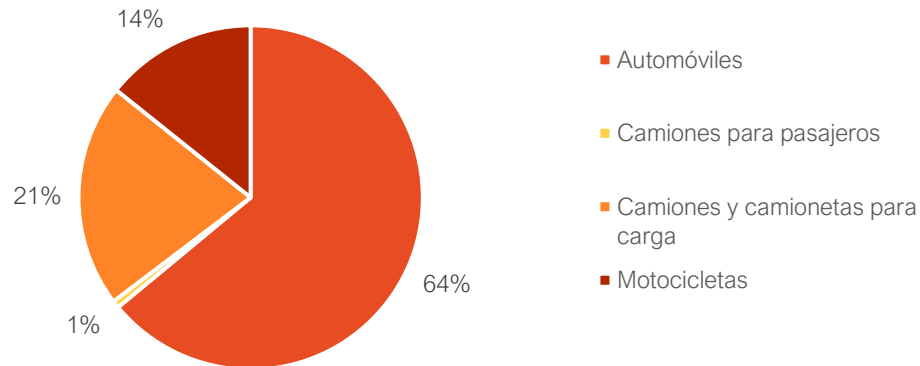
Gráfica 9. Distribución de los vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla (2022)



Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015 – 2023). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Para el 2022 se tuvo un registro de 1,263,461 vehículos de motor en circulación en el Estado de Puebla, de los cuales el 64 por ciento (814,701) correspondía a automóviles, cabe mencionar que esta cifra disminuyó dos puntos porcentuales con respecto al año anterior; por otro lado, el 23 por ciento (289,997) representaba a camiones y camionetas para carga; el siguiente 12 por ciento (149,469) refería a las motocicletas, demostrando un aumento de dos puntos porcentuales con respecto al 2021 y, el restante 1 por ciento (9,294) pertenecía a camiones para pasajeros.

Gráfica 10. Distribución de los vehículos de motor registrados en circulación en el Estado de Puebla (2023)

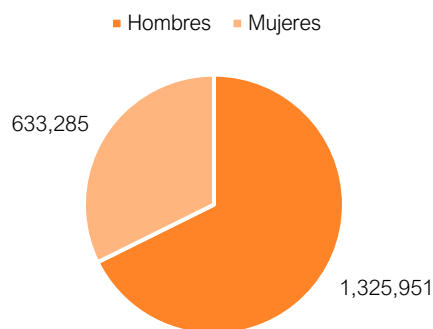


Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015 – 2023). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Finalmente, para el 2023 se tuvo un registro de 1,269,822 vehículos de motor en circulación en el Estado de Puebla, de los cuales el 64 por ciento (812,518) correspondía a automóviles; por otro lado, el 21 por ciento (267,410) representaba a camiones y camionetas para carga, cabe mencionar que esta cifra disminuyó 2 puntos porcentuales con respecto al año anterior; el siguiente 14 por ciento (181,115) refería a las motocicletas, mostrando un aumento de dos puntos porcentuales con respecto al 2022 y, el restante 1 por ciento (8,779) pertenecía a camiones para pasajeros.

Además de lo anterior, el equipo evaluador consultó la Encuesta Intercensal 2015⁴ referente a la población ocupada que se traslada al lugar de trabajo, tal como se muestra a continuación:

Gráfica 11. Población ocupada que se traslada al lugar de trabajo en el Estado de Puebla (2015)



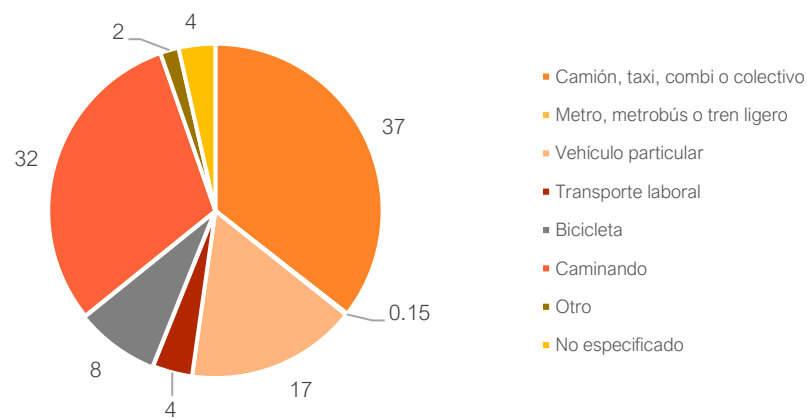
Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015). Encuesta Intercensal. Estimadores de la población ocupada que se traslada al lugar de trabajo y su distribución porcentual

⁴ <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/#tabulados>

De acuerdo con la Encuesta Intercensal 2015, un total de 1,959,236 personas en el Estado de Puebla pertenencia a la población ocupada que se traslada al lugar de trabajo; de las cuales 1,325,961 personas que equivalen al 68 por ciento, son hombres, y el restante 32 por ciento, es decir, 633,285 personas, son mujeres.

De acuerdo con lo anterior, el medio de traslado de la población ocupada se distribuye de la siguiente manera:

Gráfica 12. Medio de traslado al lugar de trabajo de la población ocupada en el Estado de Puebla (2015)



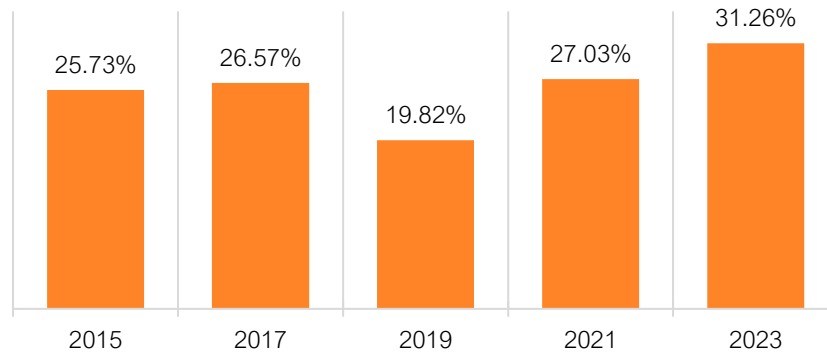
Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015). Encuesta Intercensal. Estimadores de la población ocupada que se traslada al lugar de trabajo y su distribución porcentual

Como se observa en la gráfica anterior, en 2015, el 37 por ciento de la población ocupada se traslada a su lugar de trabajo en camión, taxi, combi o colectivo; el 32 por ciento se traslada caminando a su lugar de trabajo; el siguiente 17 por ciento se traslada a su lugar de trabajo mediante vehículo particular, el 8 por ciento se traslada en bicicleta; el siguiente 4 por ciento recurre al transporte laboral; por otra parte, el 4 por ciento de la población no especifica su medio de traslado; el 2 por ciento se traslada mediante "otro" medio de transporte y, finalmente, el 0.15 por ciento de la población se traslada a su lugar de trabajo por medio de metro, Metrobús o tren ligero.

Adicionalmente, el equipo evaluador consultó la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG)⁵, en donde se identificó el nivel de satisfacción general de la población del Estado de Puebla con respecto a los servicios de transporte público tipo autobús urbano, van, combi o microbús, como se expone a continuación:

⁵ <https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2023/>

Gráfica 13. Nivel de satisfacción general con los servicios públicos básicos y bajo demanda en el Estado de Puebla: Transporte público tipo autobús urbano, van, combi o microbús (2015 – 2023)



Fuente: Elaboración propia con base en la información de INEGI (2015-2023). Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental, nivel de satisfacción general con los servicios públicos básicos y bajo demanda (transporte público tipo autobús urbano, van, combi o microbús)

Aunado con la gráfica anterior, se identificó que las estimaciones están coloreadas de acuerdo con su nivel de precisión, en Alto, Moderado y Bajo, tomando como referencia el coeficiente de variación CV (%), tal como se expone a continuación:

Tabla 3. Estimaciones de acuerdo con el nivel de precisión, en Alto, Moderado y Bajo, tomando como referencia el coeficiente de variación CV (%)

Bajo	CV en el rango de (0%, 15%)
Moderado	CV en el rango de [15%, 30%)
Alto	CV de 30% en adelante

Fuente: INEGI, ENCIG

De acuerdo con lo anterior, se identificó una tendencia ascendente con respecto al porcentaje de satisfacción con los servicios de transporte público tipo autobús urbano, van, combi o microbús de tal modo que para el 2015 el porcentaje de satisfacción era moderado, con un 25.73 por ciento, sin embargo, para el ejercicio fiscal 2023 este porcentaje pasó a ser considerado como alto, con un 31.26 por ciento de satisfacción.

De acuerdo con la información empírica anteriormente expuesta, puede observarse que la mayor proporción de vehículos de motor que circulan en el Estado de Puebla son automóviles y a su vez, la satisfacción de la población con respecto a los servicios de transporte del Estado de Puebla ha ido mejorando con el paso del tiempo a partir de que el Pp E081 inició operaciones. Por lo anterior se concluye que, con el paso de los años, el Pp ha tenido resultados positivos en cuanto a la disminución del problema público por el que fue creado.

En conclusión, se identificó que la definición del problema no ha sufrido cambios a partir del ejercicio fiscal 2020, sin embargo, el nivel propósito ha sido sujeto a distintos cambios a partir de que el programa inició operaciones y a su vez, se identificaron inconsistencias entre ambos en lo correspondiente al ejercicio fiscal 2023 en cuanto a la población que presenta el problema. Por otra parte, se identificaron inconsistencias en el apartado de la definición del problema, con respecto al problema central establecido en el árbol de problemas.

Por su parte y en concordancia con lo anteriormente expuesto, se identificó que para el ejercicio fiscal 2024 se modificó la definición del problema de la siguiente manera:

- Los habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo en servicio de transporte público y mercantil perciben una baja calidad del servicio de transporte público y mercantil; lo que representa que el 73% de la población se encuentra insatisfecha con la calidad del servicio de transporte.

Dicha modificación es consistente en los apartados del documento de Diagnóstico del ejercicio fiscal 2024 e integra a la población objetivo, sin embargo, no es específico en cuanto al problema que enfrenta la población ocupada para trasladarse a su lugar de trabajo a su lugar de trabajo.

De acuerdo con el análisis de la presente pregunta, no se identificaron cambios en la definición del problema del Pp durante el periodo 2020 -2023, por lo que la valoración de la presente pregunta corresponde a **CERO**.

Recomendación:

- ➔ Considerando las definiciones del problema para 2023 y 2024, **retomar la definición del problema del ejercicio 2023 “Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor, enfrentan prolongados tiempos de recorrido a causa de las condiciones de la infraestructura y los servicios de transporte, situación que se agrava a medida que se incrementa el parque vehicular en la entidad.”** y hacer consistente esta definición con el análisis del problema y el posterior desarrollo de la Metodología del Marco Lógico y la Matriz de Indicadores para Resultados.

Componentes

2. ¿Los componentes contribuyen a resolver o disminuir el problema o necesidad que atiende el Programa?

Respuesta general

Sí

Justificación:

Para la atención del problema antes señalado, el Pp E081 proporcionó los siguientes bienes y/o servicios mediante sus Componentes:

Tabla 4. Componentes del Programa Presupuestario E081 ejercicio fiscal 2023.

Nivel MIR	Objetivo
Propósito	La población de la Ciudad de Puebla se traslada a su destino en condiciones óptimas en medios de transporte público.
Componente 1	Acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.
Componente 2	Trámites al servicio de transporte particular, público y mercantil gestionados.
Componente 3	Proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil elaborados.
Componente 4	Capacitaciones a personas operadoras, concesionarias, permisionarias, servidoras públicas en materia de transporte impartidas.

Fuente: elaboración propia con base en la MIR del Pp E081 del ejercicio fiscal 2023.

En primera instancia se encuentra el Componente 1, que hace referencia a la supervisión de concesionarios y/o permisionarios donde su principal acción es proporcionar las instalaciones necesarias para brindar servicios de conservación y mantenimiento específicamente en el servicio de transporte público, por su parte, supervisa los permisos para la correcta prestación de servicios, por lo que se identificó que es necesario para el cumplimiento de condiciones óptimas en medios de transporte público.

Por otro lado, se encuentra el Componente 2, el cual menciona los tramites al servicio público de transporte particular, publico y mercantil gestionadas, donde se identificó que si bien, es importante tener registrados los vehículos, así como el pago de impuestos que genera, este

no es relevante para el cumplimiento del objetivo, puesto que, este hace referencia al transporte particular y mercantil, sin embargo el objetivo del programa se enfoca únicamente en el transporte público, así mismo, no es posible identificar la manera en la que dichos tramites podrían mejorar las condiciones para el óptimo traslado de la población en el transporte público.

En cuanto al Componente 3, que menciona los proyectos para mejora de los servicios de transporte público y mercantil, se identificó que su finalidad es analizar los servicios de transporte público y mercantil por parte de la subsecretaria de transporte y vías de comunicación, para así realizar propuestas para mejorar los servicios, por lo que, aporta de manera significativa al cumplimiento del objetivo que es mejorar las condiciones de los medios de transporte público.

Finalmente se encuentran las capacitaciones a personas operadoras, concesionarias, permisionarios, servidoras públicas en materia de transporte, por lo que es importante que las personas que se dedican al transporte público conozcan el reglamento de tránsito y las políticas vehiculares del Estado, lo cual aporta a mejorar las condiciones de traslado en medios de transporte público de manera responsable y consciente.

Respecto a lo solicitado en la presente pregunta, se identificó que en general los Componentes contribuyen para dar cumplimiento al Propósito, puesto que van orientados a que la población objetivo disponga de los recursos necesarios para el desarrollo de sus actividades sustantivas.

Por otro lado, se tuvo evidencia de las modificaciones realizadas en la MIR 2024 del Pp E081:

Tabla 5. Componentes del Programa Presupuestario E081 del ejercicio fiscal 2024

Nivel MIR	Objetivo
Propósito	Población que se traslada a su lugar de trabajo, cuentan con servicios del transporte público de calidad.
Componente 1	Supervisiones a concesionarios, permisionarios y/u operadores del servicio de transporte público y mercantil realizadas.
Componente 2	Trámites al servicio de transporte público gestionados.
Componente 3	Trámites al servicio de transporte mercantil gestionados.
Componente 4	Servicios de atención ciudadana para la mejora de servicios de transporte público y mercantil realizados.
Componente 5	Capacitaciones a personas operadoras, servidoras públicas y a la ciudadanía en materia de transporte impartidas.
Componente 6	Estudios técnicos en materia de transporte elaborados.

Fuente: elaboración propia con base en la MIR del Pp E081 del ejercicio fiscal 2024.

Con base en lo anterior se identificó en la modificación de la MIR, que integraron acciones como servicios de atención ciudadana y estudios técnicos en materia de transporte, sin embargo, el Pp no hace referencia a las condiciones físicas de las vías de comunicación, es decir, a las limitaciones causadas por el estado actual de la infraestructura y equipamiento vial, la señalética de las vialidades, entre otros lo que puede tener implicaciones directas en los tiempos de traslado.

Recomendación:

- ➔ Una vez que se modifique la definición del problema, fortalecer las causas incorporando acciones encaminadas a mejorar el estado físico de las vialidades, así como la señalética de estas (considerando los ámbitos de actuación de la Secretaría de Movilidad y Transporte estas acciones se pueden incorporar como acciones directas o la gestión de estas ante las instancias correspondiente). Lo anterior tendría implicaciones en el desarrollo de la MML, MIR e indicadores.

3. ¿La institución cuenta con mecanismos para la generación de los componentes del Programa y estos cumplen con las siguientes características?

Respuesta general

No

Elementos de Valoración	Cumplimiento
a) Están establecidos en un documento institucional;	No
b) Permiten identificar si las acciones se realizan acorde a lo establecido en los documentos normativos o institucionales del Programa;	No
c) Están estandarizados, es decir son aplicados de manera homogénea por la instancia ejecutora; y	No
d) Están sistematizados.	No

Nivel	Criterio
0	El Programa no cuenta con un mecanismo para la generación de componentes.

Justificación:

Se identificó que los servicios que ofrece el programa se encuentran en la MIR 2023, mediante los Componentes que son:

- ➔ **C1.** Acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.
- ➔ **C2.** Trámites al servicio de transporte particular, público y mercantil gestionados.
- ➔ **C3.** Proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil elaborados.
- ➔ **C4.** Capacitaciones a personas operadoras, concesionarias, permisionarios, servidoras públicas en materia de transporte impartidas.

Con respecto a la información proporcionada por la unidad responsable, se tuvo evidencia de los reportes obtenidos sobre la generación de los componentes por medio de tarjetas informativas, donde se identificó que el procedimiento empleado por el programa para la generación de los componentes es:

- ➔ Consultar el Manual de Programación.
- ➔ Emplear la Metodología del Marco Lógico.
- ➔ Análisis de los Árboles de Problemas y de Objetivos.
- ➔ Análisis de los bienes servicios o trámites que ofrecen las Unidades Administrativas.
- ➔ Análisis del Propósito del Programa Presupuestario.

Por su parte, en el documento de diagnóstico del Pp se encuentra el apartado del registro del Programa Presupuestario en Inventario, donde se integra la denominación de las unidades responsables que participan y sus funciones, sin embargo, no se identificó el proceso general de programa por medio de diagramas de flujo para cumplir con los servicios antes mencionados, así como los procesos clave en la operación del programa.

Por lo anterior, no se tuvo evidencia suficiente para valorar la presente pregunta.

Recomendación:

Se recomienda que el programa documente los mecanismos para generar cada uno de los componentes, con la finalidad de tener un proceso general de programa, con base en el Modelo General de Procesos establecido por el CONEVAL⁶.

⁶ https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/TDR_Procesos.pdf.

4.

¿Qué problemas o situaciones críticas identifica la UR del programa para la generación de los Componentes?

Respuesta general

Sí

Justificación:

En concordancia con la pregunta anterior, el programa ofrece sus servicios por medio de cuatro componentes que son los siguientes:

- ➔ C1. Acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.
- ➔ C2. Trámites al servicio de transporte particular, público y mercantil gestionados.
- ➔ C3. Proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil elaborados.
- ➔ C4. Capacitaciones a personas operadoras, concesionarias, permisionarios, servidoras públicas en materia de transporte impartidas.

Respecto a lo solicitado en la pregunta, el programa a través de tarjetas informativas reporta las actividades y las problemáticas para la generación de los Componentes, tal como se muestra a continuación:

Tarjeta informativa 2.4

Actividades que realizan los involucrados en la generación de los Componentes del Programa Presupuestario E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular:

- ➔ **3000 Subsecretaría de Transporte y Vías de Comunicación:** Coordinación con las diferentes áreas para la realización de los indicadores a nivel Componente.
- ➔ **3001 Dirección de Transporte Público:** Proponer actividades o acciones a considerar para la realización de los indicadores a nivel Componente.
- ➔ **3002 Dirección de Transporte Mercantil y Aplicaciones:** Proponer actividades o acciones a considerar la realización de los indicadores a nivel Componente.
- ➔ **1001 Dirección de Capacitación y Política Vehiculares:** Proponer actividades o acciones a considerar para la realización de los indicadores a nivel Componente.
- ➔ **7000 Dirección de Administración:** Integración y revisión de la información de los indicadores a nivel Componente.

Atribuciones de los involucrados en la operación del Programa Presupuestario E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular:

- ➔ **3000 Subsecretaría de Transporte y Vías de Comunicación:** Integración, análisis y captura de avances de los indicadores en el SEE.
- ➔ **3001 Dirección de Transporte Público:** Integración de información de los indicadores nivel Componente.
- ➔ **3002 Dirección de Transporte Mercantil y Aplicaciones:** Integración de información de los indicadores a nivel Componente.
- ➔ **1001 Dirección de Capacitación y Política Vehiculares:** Integración de información de los indicadores a nivel Componente.
- ➔ **7000 Dirección de Administración:** Revisión trimestral de los avances de los indicadores a nivel componente en el SEE.

Tarjeta informativa 2.6

Durante el ejercicio fiscal 2023 los Componentes del Programa Presupuestario E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular han contribuido a mejorar la calidad del servicio de transporte (Propósito), sin embargo, no resultan suficientes para resolver el problema, pero si para disminuirlo.

Tarjeta informativa 2.7

Durante el ejercicio fiscal 2023 las Unidades Administrativas no presentaron problemáticas para la generación de los Componentes del Programa Presupuestario E081 Fomento a la fluidez de la circulación.

Tarjeta informativa 2.8

Las unidades Administrativas a través de los Informes de Evaluación de la Gestión del Programa Presupuestario E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular realizados por la Secretaría de la Función Pública, analizan los resultados obtenidos y hacer una evaluación interna para mejorar la calidad de trámites o servicios que ofrecen.

De acuerdo con lo anterior, la información reportada por el programa es general, no especifica puntualmente los problemas o situaciones que enfrenta el programa para que la generación de los componentes no resuelva el problema que busca atender el Pp E081.

Recomendación:

- ➔ Fortalecer el documento de diagnóstico en la sección de Situación Actual del problema en donde se documenten de manera precisa los problemas que tiene el programa para generar cada uno de los Componentes y que estos aporten al objetivo (Propósito).

5. ¿La institución genera información del desempeño del programa y cumple con las siguientes características?

Respuesta general

Sí

Elementos de Valoración	Cumplimiento
a) Están establecidos en un documento institucional;	Sí
b) Se utiliza para definir acciones que contribuyan a mejorar la gestión y resultados del Programa;	Sí
c) Se encuentra sistematizada, actualizada y depurada; y	Sí
d) Permite dar un seguimiento al desempeño del Programa de manera permanente.	Sí

Nivel	Criterio
4	El Programa cuenta todas las características establecidas.

Justificación:

El programa “E081 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular”, cuenta con los avances trimestrales de la MIR de cada uno de los indicadores mismos que se reportan en el Sistema de Monitoreo de Indicadores de Desempeño (SiMIDE), así como el Informe de Evaluación de la Gestión a los Programas presupuestarios realizado por el Sistema Estatal de Evaluación del Estado de Puebla (SEE), en el cual se puede monitorear el desempeño de sus indicadores, los portales consultados fueron los siguientes:

- ➔ <https://lgcg.puebla.gob.mx/informacion-financiera>
- ➔ <https://pbr.puebla.gob.mx/index.php/mm-diagnosticopbr-2023>
- ➔ <https://evaluacion.puebla.gob.mx/>

En primera instancia, se identificó que las metas se registran en el documento de avance de indicadores para resultados y en el informe de evaluación de la Gestión de programas, por lo que se considera que se encuentra establecido en un documento oficial e institucional y, por lo tanto, se da cumplimiento con el inciso a).

En cuanto al inciso b), en el informe del SEE, se identificó un apartado donde se encuentran las observaciones y recomendaciones que aportan al cumplimiento de las metas que no fueron alcanzadas, por su parte, las unidades responsables de cada indicador realizan una justificación por cada nivel de la MIR del Pp E081, con la finalidad de identificar las áreas de oportunidad para mejorar la gestión y resultados del programa en ejercicios fiscales posteriores, lo cual se cumple con el inciso.

Para el inciso c) que se refiere a la sistematización, actualización y depuración de la información generada, se tuvo evidencia documental del proceso de monitoreo y seguimiento de indicadores de desempeño del ejercicio fiscal 2023, en donde se encuentra un calendario general de las fechas específicas que tienen que considerar para registrar la siguiente información:

➔ **Enlaces**

- Modificación y/o actualización de información de los Enlaces para el proceso.

➔ **Monitoreo y seguimiento**

- Apertura del Sistema y Registro de avances físicos.
 - Captura de avances y carga de evidencias.
 - Registro de análisis de logros y justificación de variaciones.
- Revisión y validación del avance y análisis de logros de Indicadores de Desempeño.

➔ **Flujos de Autorización**

- Autorización oficial del avance de los programas presupuestarios en el SIMIDE.

➔ **Publicación del Avance de metas**

- Publicación en los portales: Ley General de Contabilidad Gubernamental y Transparencia.

Los registros anteriores se realizan en el mes de abril, julio y octubre. En consecuencia, se cumple con este inciso.

Finalmente, en la Ley General de Contabilidad Gubernamental, específicamente en el apartado de información contable, se encuentra información por trimestre, donde se encuentra el avance de indicadores para resultados del Pp E081 Fomento a la Fluidéz de la Circulación Vehicular, por lo tanto, permite dar seguimiento al desempeño del programa de manera permanente y es por lo anterior, que se cumple con el inciso d).

Indicadores

6. ¿Los indicadores estratégicos del Programa, presentan un avance respecto a sus metas?

Respuesta general

Sí

Nivel	Criterio
3	Entre 60% y menos de 85% de los indicadores del Programa, que debieron haber reportado avances en el periodo de entre 85% y 115% (Alto y Medio Alto).

Justificación:

En conformidad con la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, el nivel propósito se define como “el efecto directo que el programa se propone alcanzar sobre la población o área de enfoque”; por lo anterior, este nivel de la MIR debe estar relacionado con la planeación estratégica estatal.

El objetivo a nivel propósito de la MIR del Pp E081 “Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular” en el ejercicio fiscal 2023 se establece como “La población de la Ciudad de Puebla se traslada a su destino en condiciones óptimas en medios de transporte público”.

De acuerdo con lo anterior y considerando el documento de Diagnóstico específicamente en el apartado “2.1 Determinación y justificación de los objetivos de intervención”, proporcionado al equipo evaluador por la Secretaría de Movilidad y Transporte, se presenta la relación entre el nivel propósito de la MIR con la Modificación y Adecuación del PED 2019-2024⁷, específicamente con el Eje 2, tal como se muestra a continuación:

Eje 2: Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral.

➔ **Objetivo 1:** Fortalecer el Desarrollo Sostenible con un enfoque intergeneracional y multidisciplinario.

Temática 4: Movilidad Sostenible.

➔ **Objetivo Específico 1:** Asegurar el desplazamiento eficiente y seguro de las personas y los bienes.

⁷ <https://ojp.puebla.gob.mx/legislacion-del-estado/item/6153-modificacion-y-adequacion-del-plan-estatal-de-desarrollo-2019-2024>

- **Estrategia 1:** Fortalecer las redes de movilidad que atiendan la demanda de transporte seguro, de calidad, eficiente y moderno para el bienestar colectivo.
- **Línea de acción 1:** Impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados para el traslado de personas, productos y servicios.

En el mismo orden de ideas, retomando la información del documento de alineación antes mencionado, se identificó que el Pp E081 se alinea con el objetivo 1 de la Temática 1. Movilidad y Seguridad Vial del *Programa Sectorial Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral*⁸ de la siguiente manera:

Eje 4. Movilidad Sostenible

Temática 1: Movilidad y Seguridad Vial .

- ➔ **Objetivo 1:** Impulsar la movilidad y seguridad vial bajo esquemas de accesibilidad, incluyentes e intermodales que fomenten el desarrollo y bienestar social.
 - **Estrategia 1:** Mejorar la movilidad y seguridad vial propiciando condiciones de accesibilidad a las personas.
 - **Línea de acción 1:** Promover condiciones de movilidad asequible, incluyente, seguras y sustentables con perspectiva de género y atención a personas en situación de vulnerabilidad.

De acuerdo con la alineación anteriormente expuesta, se concluye que existen conceptos comunes entre el Propósito del Pp E081 con uno de los objetivos del *Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Puebla*, así como con el *Programa Sectorial Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral*.

Por su parte, en el mismo documento de Diagnóstico establece una alineación con uno de los ODS, específicamente con el **Objetivo 1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas y en todo el mundo** a la **meta 1.3. Poner en práctica a nivel nacional sistemas y medidas apropiadas de protección social para todos, incluidos niveles mínimos, y, para 2030, lograr una amplia cobertura de los pobres y los vulnerables**, sin embargo, el equipo evaluador identificó que el Propósito del programa no se alinea con dicho objetivo, puesto que no hace referencia a la eficiencia del transporte público.

Es por lo anterior que la instancia evaluadora identificó relación del objetivo del programa con el **Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**, a la **meta 11.2. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las**

⁸ <https://planeader.puebla.gob.mx/ped-programas#>

necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad, específicamente al **indicador 11.2.1. Proporción de la población que tiene fácil acceso al transporte público, desglosada por sexo, edad y personas con discapacidad.**

Por otro lado, se analizan si los indicadores estratégicos del programa (nivel Fin y Propósito) presentan avance respecto a sus metas, como primera instancia se identificó en la *Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados*, donde menciona que un indicador estratégico es el que:

- ➔ *Mide el grado de cumplimiento de los objetivos de las políticas públicas y de los Pp.*
- ➔ *Contribuye a corregir o fortalecer las estrategias y la orientación de los recursos.*
- ➔ *Incluye a los indicadores de Fin, Propósito y aquellos de Componentes que consideran apoyos, bienes y/o servicios que impactan directamente a la población o área de enfoque.*
- ➔ *Impacta de manera directa en la población o área de enfoque.*

Es por lo anterior que se realiza el siguiente análisis:

Avance de los indicadores estratégicos							
2015 E044 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular por la infraestructura vial	Presupuesto devengado:	93,371.0	Fin	Contribuir a la reducción de los niveles de congestamiento vehicular, así como a la disminución en las emisiones de contaminantes ambientales, mediante la mejora de la movilidad.	Nombre del Indicador	Variación del parque vehicular de transporte público y mercantil.	
					Frecuencia de Medición	anual	
					Meta	0.33	
					Valor Alcanzado	1.50	
					Avance (%)	454.55%	
	Observaciones: La primera parte del indicador depende de factores externos al Pp, ya que el congestamiento no se puede reducir con esta política pública.						
	Presupuesto devengado:	93,371.0	Propósito	Habitantes del Estado de Puebla cuentan con mejor movilidad y bajos niveles de contaminación.	Nombre del Indicador	Porcentaje de rutas del transporte público con itinerario modificado.	
					Frecuencia de Medición	anual	
					Meta	1.38	
					Valor Alcanzado	1.38	
Avance (%)					100		



Avance de los indicadores estratégicos

2016 E044 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular por la infraestructura vial	Observaciones: El indicador no mide los niveles de contaminación. En cuanto al mejoramiento de la movilidad, el indicador es proxy y muestra un valor alcanzado igual a la meta establecida.			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.	Nombre del Indicador	Posición del Estado en el subíndice sectores precursores del índice de competitividad estatal.	
	Presupuesto devengado:	S/I	Fin			Frecuencia de Medición	Bienal
						Meta	18
						Valor Alcanzado	S/I
			Avance (%)	S/I			
2017 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular por la Infraestructura Vial	Observaciones: No es clara la perspectiva desde la cual la movilidad contribuye a la competitividad. No se tienen elementos para valorar si se alcanzó la meta.			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.	Nombre del Indicador	Variación del parque vehicular de transporte público y mercantil.	
	Presupuesto devengado:	S/I	Propósito			Frecuencia de Medición	Anual
						Meta	0.33
						Valor Alcanzado	S/I
			Avance (%)	S/I			
Observaciones: <ul style="list-style-type: none"> El indicador no es relevante para el objetivo que mide. La variación del parque vehicular no es facultad del Pp. No se tiene elementos para valorar el logro de la meta. 			Contribuir a mejorar la competitividad del Estado mediante la optimización de la movilidad de los habitantes de localidades urbanas del Estado de Puebla pertenecientes a la zona metropolitana	Nombre del Indicador	Posición del Estado en el subíndice sectores precursores del índice de competitividad estatal.		
Presupuesto devengado:	127,126.7	Fin			Frecuencia de Medición	Bienal	
					Meta	18	

Avance de los indicadores estratégicos

2018 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular por la Infraestructura Vial			Puebla-Tlaxcala, disminuyendo los niveles de congestión vehicular y los tiempos de recorrido.	Valor Alcanzado	6
				Avance (%)	300%
	Presupuesto devengado:	127,126.7	Propósito	Nombre del Indicador	Variación del parque vehicular de transporte público y mercan.
				Frecuencia de Medición	Anual
			Los habitantes de localidades urbanas del Estado de Puebla pertenecientes a la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala cuentan con mejor movilidad y bajos niveles de contaminación del aire.	Meta	0.33
				Valor Alcanzado	1.89
				Avance (%)	572.73%
			Contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor mediante la optimización del sistema urbano de transporte al interior y exterior, disminuyendo los niveles de congestión vehicular y los tiempos de recorrido.	Nombre del Indicador	Porcentaje de población ocupada que se traslada al lugar de trabajo en taxi, combi o colectivo.
				Frecuencia de Medición	Quinquenal
				Meta	38
				Valor Alcanzado	36.78
				Avance (%)	96.79%
			Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor se benefician con condiciones de proximidad en sus desplazamientos.	Nombre del Indicador	Variación del parque vehicular de transporte público y mercantil.
				Frecuencia de Medición	Anual
				Meta	0.33
				Valor Alcanzado	9.62
				Avance (%)	2,915.15%
Presupuesto devengado:	149,596.8	Fin			
Presupuesto devengado:	149,596.8	Propósito			



Avance de los indicadores estratégicos

2019 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular por la Infraestructura Vial	Presupuesto devengado:	65,459.3	Fin	Contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor mediante la optimización del sistema urbano de transporte al interior y exterior, disminuyendo los niveles de congestión vehicular y los tiempos de recorrido.	Nombre del Indicador	Posición en el Ranking Global de tráfico INRIX.
					Frecuencia de Medición	Anual
					Meta	100
					Valor Alcanzado	97
					Avance (%)	97.00%
	Presupuesto devengado:	65,459.3	Propósito	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor se benefician con condiciones de proximidad en sus desplazamientos.	Nombre del Indicador	Índice de Congestionamiento de INRIX (ICI).
					Frecuencia de Medición	Anual
					Meta	5.2
					Valor Alcanzado	5.2
					Avance (%)	100%
2020 E044 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular	Presupuesto devengado:	157,813.6	Fin	Contribuir a mejorar la movilidad de la población ocupada del Estado de Puebla que se traslada al lugar de trabajo en vehículo automotor mediante la optimización del sistema urbano de transporte al interior y exterior, disminuyendo los niveles de congestión vehicular y los tiempos de recorrido.	Nombre del Indicador	Posición de la zona metropolitana Puebla - Tlaxcala en el índice de movilidad urbana.
					Frecuencia de Medición	Quinquenal
					Meta	13
					Valor Alcanzado	15
					Avance (%)	86.67%

Avance de los indicadores estratégicos

Año	Presupuesto devengado:	Valor	Propósito	Descripción del Indicador	Nombre del Indicador	Porcentaje de usuarios que perciben una suficiente cobertura de la red de transporte público.
					Frecuencia de Medición	Anual
2021	157,813.6	157,813.6	Propósito	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y se trasladan al lugar de trabajo se benefician con condiciones óptimas en los medios de transporte público motorizado.	Meta	67
					Valor Alcanzado	67
					Avance (%)	100
Fomento a la Fluididad de la Circulación Vehicular	109,672.2	109,672.2	Fin	Contribuir a mejorar la movilidad de la población ocupada del Estado de Puebla que se traslada al lugar de trabajo en vehículo automotor mediante la optimización del sistema urbano de transporte al interior y exterior, disminuyendo los niveles de congestamiento vehicular y los tiempos de recorrido.	Nombre del Indicador	Posición de la zona metropolitana Puebla - Tlaxcala en el índice de movilidad urbana.
					Frecuencia de Medición	Quinquenal
					Meta	13
					Valor Alcanzado	15
		Avance (%)	86.67%			
2022	109,672.2	109,672.2	Propósito	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y se trasladan al lugar de trabajo se benefician con condiciones óptimas en los medios de transporte público motorizado.	Nombre del Indicador	Porcentaje de usuarios que perciben una suficiente cobertura de la red de transporte público.
					Frecuencia de Medición	Anual
					Meta	67
					Valor Alcanzado	58.56
		Avance (%)	87.40%			
E081	80,401.7	80,401.7	Fin	Contribuir a mejorar la movilidad de la población ocupada del Estado de	Nombre del Indicador	Posición de la zona metropolitana Puebla - Tlaxcala en el índice de movilidad urbana.
					Frecuencia de Medición	Anual
					Meta	67
					Valor Alcanzado	58.56
		Avance (%)	87.40%			



Avance de los indicadores estratégicos

Circulación Vehicular				Puebla que se trasladada al lugar de trabajo en vehículo automotor mediante la optimización del sistema urbano de transporte al interior y exterior, disminuyendo los niveles de congestión vehicular y los tiempos de recorrido.		Frecuencia de Medición	Quinquenal
2023 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular						Meta	13
						Valor Alcanzado	15
						Avance (%)	86.67%
	Presupuesto devengado:	80,401.7	Propósito	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y se trasladan al lugar de trabajo se benefician con condiciones óptimas en los medios de transporte público motorizado.	Nombre del Indicador	Porcentaje de usuarios que perciben una suficiente cobertura de la red de transporte público.	
					Frecuencia de Medición	Anual	
					Meta	67	
					Valor Alcanzado	67	
					Avance (%)	100	
	Presupuesto devengado:	118,404.4	Fin	Contribuir a la satisfacción de la población del Estado de Puebla que se traslada a través del servicio de transporte público mejorando la calidad del servicio.	Nombre del Indicador	Porcentaje de satisfacción con el servicio del transporte público.	
					Frecuencia de Medición	Bienal	
					Meta	19.82	
					Valor Alcanzado	19.82	
				Avance (%)	100%		
Presupuesto devengado:	118,404.4	Propósito	La población de la Ciudad de Puebla se traslada a su destino en condiciones óptimas en medios de transporte público.	Nombre del Indicador	Porcentaje de usuarios que perciben una suficiente cobertura de la red de transporte público.		
				Frecuencia de Medición	Quinquenal		
				Meta	67		

Avance de los indicadores estratégicos

2024 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular	Presupuesto devengado: 80,289.0	Fin	Contribuir al traslado de la población a su lugar de trabajo mediante la mejora de los servicios de transporte público y mercantil.	Valor Alcanzado	67
				Avance (%)	100%
				Nombre del Indicador	Porcentaje de personas que se trasladan a su lugar de trabajo en los servicios de transporte público y mercantil.
				Frecuencia de Medición	Quinquenal
				Meta	35.41
				Valor Alcanzado	S/I
	Presupuesto devengado: 80,289.0	Propósito	Población que se traslada a su lugar de trabajo, cuentan con servicios del transporte público de calidad.	Nombre del Indicador	Porcentaje de satisfacción con el servicio de transporte público.
				Frecuencia de Medición	Bienal
				Meta	27
				Valor Alcanzado	S/I
				Avance (%)	S/I
				Nombre del Indicador	Satisfacción con el estado, limpieza y funcionalidad de las unidades del transporte público.
				Frecuencia de Medición	Bienal
				Meta	27
Valor Alcanzado	S/I				
Avance (%)	S/I				

*Nota: El cuadro se integrará desde el año en el que inició operaciones el Programa.

1) Se deben incluir todos los indicadores estratégicos.

2) Si no se cuenta con información se deberá indicar S/I, Sin Información.

Con base en la información proporcionada por la Secretaría de Movilidad y Transporte a la instancia evaluadora se identificaron las metas de los indicadores estratégicos de la MIR desde el año en el que inicio operaciones el programa que de acuerdo con el documento de Diagnóstico es a partir del 2015, de los cuales en términos generales tienen frecuencia de medición anual, establecen una meta y se tuvo evidencia del valor alcanzado y el avance por cada ejercicio fiscal.

A continuación, se realiza el análisis por objetivo de la MIR:

➔ Nivel Fin:

El indicador del nivel Fin en el ejercicio fiscal 2015, se encontraba definido como: Variación del parque vehicular de transporte público y mercantil, el cual tenía una frecuencia anual y una meta de 0.33, de acuerdo con los resultados alcanzados al cierre del año, se identificó un avance de 1.50, lo que significa que es un indicador no retador, ya que para reducir los niveles de congestión se espera que la variación del parque vehicular sea menor y esta se incrementó respecto de la meta. *Cabe señalar que este indicador no es atribuible al Pp, es decir, el Pp no tiene injerencia en la variación del parque vehicular.*

Para el año 2016 y 2017 el indicador tuvo modificaciones en cuanto a su definición, para estos años la atención del nivel Fin se realizó por medio de la *Posición del Estado en el subíndice sectores precursores del índice de competitividad estatal*, donde se identificó que para el ejercicio fiscal 2016 la meta esperada era la posición 18, sin embargo, no se tuvo información del valor alcanzado en ese año, por su parte, en el ejercicio fiscal 2017 la meta se mantuvo en la posición 18 y el valor alcanzado fue la posición 6, por lo que, el avance fue del 300 por ciento, mejorando la posición del Estado de Puebla en el índice de competitividad estatal.

Referente al ejercicio fiscal 2018, el indicador del nivel fin se definió como: *Porcentaje de población ocupada que se traslada al lugar de trabajo en taxi, combi o colectivo*, el cual registro una meta de 38 y la meta alcanzada al final del año fue de 36.78 por ciento, Cabe mencionar, que si bien, no se alcanzó en su totalidad fue posible identificar que el programa realizó los esfuerzos necesarios para el cumplimiento total de la meta, obteniendo un avance fue de 96.79 por ciento.

En cuanto al ejercicio fiscal 2019, volvió a tener cambios la definición del indicador, siendo en este año la *Posición en el Ranking Global de tráfico INRIX*, donde la meta registrada en el presente año fue del 100 por ciento y el valor alcanzado fue del 97 por ciento, cabe mencionar que utiliza como unidad de medida el porcentaje, por lo que, no es posible valorar su desempeño de acuerdo con lo que mide el indicador.

Respecto al ejercicio fiscal 2020, 2021 y 2022, el indicador se definió de la siguiente manera: *Posición de la zona metropolitana Puebla - Tlaxcala en el índice de movilidad urbana*, en donde se registró una meta en 2020 de 67 y el valor alcanzado en ese año también fue de 67, por lo que, el avance del indicador fue del 100 por ciento. Para el caso de los ejercicios fiscales 2021 y 2022, a meta se registró como 13 y el valor alcanzado fue de 15, obteniendo un avance del indicador del 86.67 por ciento, por debajo de la meta.

En el ejercicio fiscal 2023, la definición del indicador cambio a *Porcentaje de satisfacción con el servicio del transporte público*, el cual se registró una meta del 19.82 por ciento y el valor alcanzado fue de 19.82 por ciento, por lo que tuvo un avance del 100 por ciento, lo cual quiere decir que, aunque se cumplió la meta esta es aún baja.

Finalmente, el indicador del nivel fin en 2024, modificó su definición de la siguiente manera: *Porcentaje de personas que se trasladan a su lugar de trabajo en los servicios de transporte público y mercantil*, siendo más específico lo que se espera medir, por su parte se registró una meta del 35.61, sin embargo, debido a que es un año en curso el programa aun no cuenta con el valor alcanzado, así como el avance del indicador.

➔ Nivel Propósito

En el ejercicio fiscal 2015, el objetivo a nivel propósito se midió a través del *Porcentaje de rutas del transporte público con itinerario modificado.*, el cual registró una meta de 1.38 por ciento, y la meta alcanzada fue del 1.38 por ciento, por lo que, el avance registrado en ese año fue del 100 por ciento.

En cuando al ejercicio fiscal 2016, 2017 y 2018, el nivel propósito se midió con el indicador Variación del parque vehicular de transporte público y mercantil, donde se identificó que para el año 2016 se registró la meta de 0.33, sin embargo, no se tuvo información del valor alcanzado y del avance para ese año, por su parte, en el ejercicio fiscal 2017 y 2018, la meta programada fue de 0.33 por ciento, aunque para ambos años el valor alcanzado fue diferente, en 2017 se alcanzó 1.89 por ciento con un avance de 572.73 y en 2018 el valor alcanzado no solo alcanzo la meta, si no la supero de manera significativa a 9.62, donde su avance fue de 2,915.15 por ciento. Cabe señalar que este indicador no es responsabilidad del Pp, es decir, el Pp no puede controlar el parque vehicular. Por otro lado, considerando que el objetivo es disminuir el parque vehicular, el resultado obtenido es superior, por lo que no se cumple con la meta.

Para el ejercicio fiscal 2019, el objetivo se midió por medio del Índice de Congestionamiento de INRIX (ICI), donde se registró una meta de 5.2 puntos, para finales del año la meta se alcanzó, por lo que el avance en ese año fue del 100 por ciento. Por su parte, los ejercicios fiscales 2020, 2021, 2022 y 2023, el indicador se definición como: Porcentaje de usuarios que

perciben una suficiente cobertura de la red de transporte público, donde se identificó que para los años 2020, 2022 y 2023 la meta programada fue de 67 por ciento y en los tres años la meta fue alcanzada, por lo tanto, el avance obtenido es del 100 por ciento, es así que se identificó que el programa tuvo mayor representación en estos dos años, puesto que, los usuarios programados para atender ese año, tuvieron la suficiente cobertura de red de transporte público. Para el caso del año 2021 se identificó una meta programada de 67 por ciento, sin embargo, para este año no se alcanzó la meta ya que, el resultado fue del 58.56 por ciento y el avance se registró en 87.40 por ciento.

Finalmente, en 2024 el nivel Propósito de la MIR se mide por medio de dos indicadores que son: *1. porcentaje de satisfacción con el servicio de transporte público y 2. satisfacción con el estado, limpieza y funcionalidad de las unidades del transporte público*, para ambos indicadores se registra una meta de 27 por ciento, sin embargo, al ser un año en curso, todavía no se cuenta con el valor alcanzado y el avance del indicador. Cabe señalar que las metas establecidas se encuentran en niveles bajos, por lo que no se considera que estén orientadas al desempeño.

De acuerdo con lo anterior, se concluye que el 61 por ciento de los indicadores del programa reporto avances de entre 85 por ciento y 115 por ciento, por lo que, considerando los elementos establecidos en la pregunta, le corresponde el nivel TRES de respuesta.

7. ¿Los indicadores de gestión del Programa, presentan un avance respecto a sus metas?

Respuesta general

Si

Justificación:

Nivel	Criterio
1	Menos de 30% de los indicadores del Programa, que debieron haber reportado avances en el periodo de entre 85% y 115% (Alto y Medio Alto).

En primera instancia se establecen los términos para desarrollar el análisis de esta pregunta. Se entiende como indicadores de gestión cuando “Miden el avance y logro en procesos y actividades, es decir, sobre la forma en que los bienes y/o servicios públicos son generados”⁹

En el mismo sentido, se identificó que el Pp E081 desde el inicio de operación hasta la actualidad cuenta con cuatro Componentes a través de los cuales se busca el cumplimiento del objetivo del Pp a nivel Propósito.

Avance de los indicadores de gestión						
2015 E044 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular por la infraestructura vial	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 1	Conductores y/o transportistas del servicio público y mercantil en prestación del servicio y equidad de género, capacitados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de conductores y/o transportistas del servicio público y mercantil capacitados.
					Frecuencia de Medición	Mensual
					Meta	32.54
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 2	Inspecciones técnico-vehiculares a las unidades del servicio de transporte	Nombre del Indicador	Porcentaje de inspecciones técnico-vehiculares realizadas a las unidades del

⁹ SHCP. (2015). *Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados*, p.26.



Avance de los indicadores de gestión

				público y mercantil realizadas.		transporte público y mercantil.
2016 E044 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular por la infraestructura vial						
					Frecuencia de Medición	Mensual
					Meta	21.81
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 3	Tramites del servicio de transporte público y mercantil autorizados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de tramites autorizados del servicio de transporte.
					Frecuencia de Medición	Mensual
					Meta	95.25
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 4	Procesos administrativos de transportes modernizados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de procesos administrativos de transportes modernizados.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	14.04
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 1	Conductores, transportistas y/o servidores públicos de la Secretaría de Infraestructura y transportes capacitados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de personas capacitadas para su profesionalización.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
Presupuesto devengado:	S/I	Componente 2	Inspecciones técnico-	Nombre del Indicador	Porcentaje de inspecciones	

Avance de los indicadores de gestión

2017 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular por la Infraestructura Vial				vehiculares a unidades de transporte realizadas.	técnico-vehiculares realizadas.	Frecuencia de Medición	Semestral	
						Meta	100	
						Valor Alcanzado	N/D	
						Avance (%)	N/D	
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 3	Gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil ejecutadas.	Nombre del Indicador	Porcentaje de gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil ejecutadas.	Frecuencia de Medición	Semestral
						Meta	100	
						Valor Alcanzado	S/I	
						Avance (%)	S/I	
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 4	Procesos administrativos de la Secretaría de Infraestructura y transportes mejorados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de actividades administrativas realizadas para la mejora de procesos.	Frecuencia de Medición	Semestral
						Meta	100	
						Valor Alcanzado	S/I	
						Avance (%)	S/I	
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 1	Conductores, transportistas y/o servidores públicos de la Secretaría de Infraestructura y transportes capacitado.	Nombre del Indicador	Porcentaje de personas capacitadas para su profesionalización.	Frecuencia de Medición	Semestral
						Meta	100	
						Valor Alcanzado	S/I	



Avance de los indicadores de gestión

				Avance (%)	S/I	
Presupuesto devengado:	127,126.7	Componente 2	Supervisiones a los vehículos del servicio de transporte público mercantil realizada.	Nombre del Indicador	Porcentaje de concesionarios y/o permisionarios supervisados.	
				Frecuencia de Medición	Semestral	
				Meta	15	
				Valor Alcanzado	15.89	
				Avance (%)	105.93%	
Presupuesto devengado:	127,126.7	Componente 3	Gestiones de atención para el servicio de transporte público mercantil ejecutadas	Nombre del Indicador	Porcentaje de gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil ejecuta.	
				Frecuencia de Medición	Semestral	
				Meta	100	
				Valor Alcanzado	103.55	
				Avance (%)	103.55%	
Presupuesto devengado:	S/I	Componente 4	Procesos administrativos de la Secretaría de Infraestructura, movilidad y transportes mejorados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de actividades administrativas realizadas para la mejora de procesos.	
				Frecuencia de Medición	Semestral	
				Meta	100	
				Valor Alcanzado	S/I	
				Avance (%)	S/I	
2018 Fomento a la Fluididad de la Circulación Vehicular por la Infraestructura Vial	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 1	Operadores, usuarios y servidores públicos relacionados con el sistema de transporte capacitados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de personas capacitadas para mejorar la cultura vial en el Estado.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100

Avance de los indicadores de gestión

				Valor Alcanzado	S/I
				Avance (%)	S/I
Presupuesto devengado:	149,596.8	Componente 2	Supervisiones a los vehículos del servicio de transporte público y mercantil realizadas.	74.58	74.58%
				Nombre del Indicador	Porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.
				Frecuencia de Medición	Semestral
				Meta	100
				Valor Alcanzado	74.58
				Avance (%)	74.58%
Presupuesto devengado:	149,596.8	Componente 3	Gestiones de atención para el servicio de transporte particular, publico y mercantil realizadas.	104.58	104.58%
				Nombre del Indicador	Porcentaje de gestiones realizadas para dar atención a los operadores del servicio de transporte particular, publico y mercantil.
				Frecuencia de Medición	Semestral
				Meta	100
				Valor Alcanzado	104.58
				Avance (%)	104.58%
Presupuesto devengado:	S/I	Componente 4	Procesos administrativos de la Secretaría de Infraestructura, movilidad y transportes mejorados.	S/I	S/I
				Nombre del Indicador	Porcentaje de actividades administrativas realizadas para la mejora de procesos de la Secretaría de Infraestructura, movilidad y transportes.
				Frecuencia de Medición	Semestral
				Meta	100
				Valor Alcanzado	S/I



Avance de los indicadores de gestión

				Avance (%)	S/I	
2019 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular por la Infraestructura Vial	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 1	Supervisiones a vehículos del servicio de transporte público y mercantil realizadas.	Nombre del Indicador	Porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 2	Proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil desarrollados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil desarrollados.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	65,459.3	Componente 3	Operadores, usuarios y servidores públicos relacionados con el sistema de transporte capacitados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de personas capacitadas para mejorar la cultura vial en el Estado.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	87.03
					Avance (%)	87.03%
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 4	Gestiones para otorgar tramites al servicio de transporte particular, público y mercantil realizados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de gestiones para otorgar tramites al servicio de transporte particular, publico y mercantil realizados.

Avance de los indicadores de gestión						
2020 E044 Fomento a la Fluidéz de la Circulación Vehicular				mercantil realizadas.	Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 1	Vehículos del servicio transporte público mercantil supervisados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 2	Tramites al servicio transporte particular, público mercantil gestionados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de gestiones para otorgar tramites al servicio de transporte particular, publico y mercantil.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	S/I
Presupuesto devengado:	S/I	Componente 3	Proyectos para la mejora de los servicios de transporte público mercantil desarrollados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil desarrollados.	
				Frecuencia de Medición	Semestral	
				Meta	100	
				Valor Alcanzado	S/I	



Avance de los indicadores de gestión

				Avance (%)	S/I	
2021 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular	Presupuesto devengado:	157,813.6	Componente 4	Operadores, usuarios servidores públicos relacionados con el sistema de transportes capacitados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de personas capacitadas para mejorar la cultura vial en el Estado.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	34.79
					Avance (%)	34.79%
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 1	Acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.	Nombre del indicador	Porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.
					Frecuencia de medición	Semestral
					Meta	100
					Valor alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 2	Trámites servicio transporte particular, público mercantil gestionados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de gestiones para otorgar trámites al servicio de transporte particular, público y mercantil.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 3	Proyectos para la mejora de los servicios de transporte público mercantil realizados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil realizados.

Avance de los indicadores de gestión

Avance de los indicadores de gestión						
2022 E081 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 4	Operadores, usuarios servidores públicos relacionados con el sistema de transporte capacitados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de personas capacitadas para mejorar la cultura vial en el Estado.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	N/D	Componente 1	Acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.	Nombre del Indicador	Porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 2	Trámites al servicio de transporte particular, público y mercantil gestionados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de gestiones para otorgar trámites al servicio de transporte particular, público y mercantil.
					Frecuencia de Medición	Semestral
				Meta	100	
				Valor Alcanzado	S/I	
				Avance (%)	S/I	



Avance de los indicadores de gestión

2023 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 3	Proyectos para la mejora de los servicios de transporte público mercantil realizados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil realizados.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
2023 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular	Presupuesto devengado:	S/I	Componente 4	Operadores, usuarios y servidores públicos relacionados con el sistema de transporte capacitados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de personas capacitadas para mejorar la cultura vial en el Estado.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	S/I
					Avance (%)	S/I
2023 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular	Presupuesto devengado:	118,404.4	Componente 1	Acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas.	Nombre del Indicador	Porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios.
					Frecuencia de Medición	Semestral
					Meta	100
					Valor Alcanzado	200
					Avance (%)	200%
2023 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular	Presupuesto devengado:	118,404.4	Componente 2	Trámites al servicio de transporte particular, público mercantil gestionados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de gestiones realizadas para otorgar trámites de transporte particular, público y mercantil.
					Frecuencia de Medición	Semestral

Avance de los indicadores de gestión

2024 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular				Meta	100		
				Valor Alcanzado	200		
				Avance (%)	200%		
	Presupuesto devengado:	118,404.4	Componente 3	Proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil elaborados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil.	
					Frecuencia de Medición	Semestral	
					Meta	100	
					Valor Alcanzado	200	
					Avance (%)	200%	
	Presupuesto devengado:	118,404.4	Componente 4	Capacitaciones a personas operadoras, concesionarias, permisionarias, servidoras públicas en materia de transporte impartidas.	Nombre del Indicador	Porcentaje de personas operadoras, concesionarias, permisionarias, servidoras públicas capacitadas en materia de transporte.	
					Frecuencia de Medición	Semestral	
					Meta	100	
					Valor Alcanzado	174.96	
					Avance (%)	274.96%	
	Presupuesto devengado:	80,289.0	Componente 1	Supervisiones a concesionarios, permisionarios y/u operadores del servicio de transporte público y mercantil realizadas.	Nombre del Indicador	Porcentaje de supervisiones a concesionarios, permisionarios y/u operadores del servicio de transporte público y mercantil.	
					Frecuencia de Medición	Semestral	
					Meta	100	
				Valor Alcanzado	S/I		



Avance de los indicadores de gestión

				Avance (%)	S/I
Presupuesto devengado:	S/I	Componente 2	Trámites al de servicio transporte públicos gestionados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de trámites realizados al de servicio transporte público.
				Frecuencia de Medición	Semestral
				Meta	100
				Valor Alcanzado	S/I
				Avance (%)	S/I
Presupuesto devengado:	S/I	Componente 3	Trámites al de servicio transporte mercantil gestionados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de trámites realizados al de servicio transporte mercantil.
				Frecuencia de Medición	Semestral
				Meta	100
				Valor Alcanzado	S/I
				Avance (%)	S/I
Presupuesto devengado:	S/I	Componente 4	Servicios de atención ciudadana para la mejora de los servicios transporte público y mercantil realizados.	Nombre del Indicador	Porcentaje de servicios de atención ciudadana brindada para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil.
				Frecuencia de Medición	Semestral
				Meta	100
				Valor Alcanzado	S/I
				Avance (%)	S/I

*Nota: El cuadro se integrará desde el año en el que inició operaciones el Programa.

1) Se deben incluir todos los indicadores de gestión.

2) Si no se cuenta con información se deberá indicar S/I, Sin Información.

➔ Componente 1

Para el ejercicio fiscal 2015, el indicador se definió como: *porcentaje de conductores y/o transportistas del servicio público y mercantil capacitados*, el cual tenía una meta de 32.54 y su frecuencia de medición era mensual, sin embargo, no se tuvo evidencia del avance alcanzado durante ese año, por lo que, no se tuvo evidencia suficiente para valorar su desempeño.

Para los ejercicios fiscales 2016 y 2017, el indicador presentó cambios en su definición, para estos años el indicador se definió como: *porcentaje de personas capacitadas para su profesionalización*, donde la meta programada fue del 100 por ciento y su medición era semestral, pero no se tuvo evidencia de la información sobre el avance alcanzado, es así que, no se cuentan con elementos para valorar su desempeño.

En el 2018, el indicador se definió como: *porcentaje de personas capacitadas para mejorar la cultura vial en el Estado*, con una meta de 100 por ciento, cabe mencionar que, para el presente año, al igual que los años anteriores no se tuvo evidencia de que el programa registrara el valor alcanzado, por lo anterior, no hay un avance positivo del indicador.

En cuanto a los cuatro años posteriores que son 2019, 2020, 2021 y 2022, el indicador mantuvo su definición de la siguiente manera: *porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas*, donde se logró identificar su meta programada al inicio del año que es fue del 100 por ciento, con una frecuencia de medición semestral, sin embargo, no se tuvo evidencia del valor alcanzado al final de cada año, por lo que, tampoco fue posible valorar el avance del indicador en esos años.

Para el ejercicio fiscal 2023, el indicador nuevamente tuvo cambios en su definición, cambiando a *porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios*, en donde la meta fue del 100 por ciento con una frecuencia de medición semestral, para el presente año se registró un avance del 200 por ciento, por lo que, se superó el nivel programado, eso debido a que durante el ejercicio fiscal se supervisó el total de concesionarios y /o permisionarios que fueron programados.

Finalmente, el indicador del Componente 1 para el ejercicio fiscal 2024, se modificó de la siguiente manera: *porcentaje de supervisiones a concesionarios, permisionarios y/u operadores del servicio de transporte público y mercantil*, cabe mencionar que en este año fue más específico en cuanto a lo que pretende medir, siendo puntual en el servicio de transporte público y mercantil, por otro lado, se registra una meta programada de 100 por ciento, sin embargo, como es un ejercicio fiscal que aún está en curso, todavía no se registra el valor alcanzado. De esta manera para 2024, el indicador para este nivel es específico y relevante con lo mejora su orientación a resultados.

➔ Componente 2

En el ejercicio fiscal 2015, el indicador se definió como: *porcentaje de inspecciones técnico-vehiculares realizadas a las unidades del transporte público y mercantil*, su frecuencia de

medición fue mensual y la meta programada para ese año fue de 21.81 por ciento, en este caso no se tuvo evidencia del valor alcanzado para el 2015 por lo que, no fue posible valorar su desempeño.

En cuanto al ejercicio fiscal 2016, el indicador cambio su definición de la siguiente manera: *porcentaje de inspecciones técnico-vehiculares realizadas*, donde se registró una meta programada de 100 por ciento, al igual que el año anterior el indicador se mide cada seis meses, pero no se identificó el valor alcanzado durante el año, por lo que, no se tuvo evidencia del avance que obtuvo.

La definición del indicador siguió teniendo cambios, para el 2017 se definió como: *porcentaje de concesionarios y/o permisionarios supervisados*, su frecuencia de medición es semestral y la meta programada es de 15 por ciento, para este año se registró una meta alcanzada de 15.89 por ciento, por lo que el avance del indicador el 100 por ciento, esto a causa de que se supervisaron la mayor parte de los concesionarios y/o permisionarios registrados en el Estado.

En el ejercicio fiscal 2018, el indicador se definió como: *porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios realizadas*, mismo que mantuvo la frecuencia de medición la cual es semestral, es así que se programó una meta del 100 por ciento, sin embargo, para el presente año su meta alcanzada fue de 74.58, por lo que, a pesar de que el avance fue menor se identificó que el programa realizó los esfuerzos necesarios para darle cumplimiento a la meta.

En 2019, el indicador se definió como: *porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil desarrollados*, el cual registro una meta del 100 por ciento, a pesar de que la frecuencia de medición fue cada seis meses, no se registró el avance alcanzado durante el año, por lo que no fue posible identificar su avance.

Por su parte, en los ejercicios fiscales 2020- 2023, el indicador del Componente 2 se mantuvo con la misma definición que es: *porcentaje de gestiones para otorgar trámites al servicio de transporte particular, público y mercantil*, en los cuatro años la meta programada fue del 100 por ciento, sin embargo para el único año que se registró el avance fue en 2023, con un 200 por ciento superando la meta programada, sin embargo, no se tuvo evidencia del valor alcanzado por los tres años anteriores, por lo que, en términos generales por falta de elementos no fue posible valorar su desempeño.

Finalmente, en 2024 la definición del indicador cambio a *porcentaje de trámites realizados al servicio de transporte público*, donde se registró una meta programada de 100 por ciento, pero a causa de que el año se encuentra en curso, aun no se registra el valor alcanzado y el avance obtenido en el presente año. No obstante, el indicador permite medir las gestiones atendidas para el otorgamiento de los trámites, por lo que respecto a 2023, presenta una mejora en cuando a la su relevancia.

➔ Componente 3

En primera instancia, se identificó para el ejercicio fiscal 2015 que el indicador se definió como: *porcentaje de tramites autorizados del servicio de transporte*, el cual se identificó que su frecuencia de medición es mensual y la meta programada fue de 95.25, sin embargo, no se tuvieron elementos suficientes para identificar el valor alcanzado y por consecuencia tampoco el avance obtenido en el año.

En cuanto al ejercicio fiscal 2016 y 2017, el indicador se definió como: *porcentaje de gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil ejecutadas*, en donde se identificó que para ambos años la meta programada fue del 100 por ciento, sin embargo, únicamente se registró el avance de la meta en 2017, teniendo como resultado un avance 103.55 por ciento, por lo que, se asume que es un indicador orientado al desempeño, pero a causa de que no se tuvo la información suficiente, no se puede asegurar el desempeño.

Para el ejercicio fiscal 2018, se identificó que la definición cambió a *porcentaje de gestiones realizadas para dar atención a los operadores del servicio de transporte particular, publico y mercantil*, donde la meta programada fue del 100 por ciento, por su parte la frecuencia de medición fue semestral y se registró un avance de 104.58 por ciento durante el año, por lo que, es un indicador retador, puesto que, se atendió el mayor número de operadores de servicio de transporte particular, publico y mercantil.

En el ejercicio fiscal 2019, la definición del indicador se modificó de la siguiente manera: *porcentaje de personas capacitadas para mejorar la cultura vial en el Estado*, donde la meta programada se registró como 100 por ciento, por su parte a final del año se registró una meta alcanzada de 87.03 por ciento, por lo que, su avance fue del 87.03 por ciento, es por lo anterior, que a pesar de que no se alcanzó el valor programado, fue posible identificar que el programa realizó su mayor esfuerzo para alcanzar la meta.

Referente al ejercicio fiscal 2020, se identificó que para este año el indicador se identificó como: *porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil desarrollados*, donde se registró una meta del 100 por ciento y una frecuencia de medición semestral, sin embargo, no se tuvo evidencia del valor alcanzado durante el año, por lo que, no fue posible valorar su desempeño.

En los dos años posteriores que son 2021 y 2022, la definición del indicador se mantuvo la cual es: *porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil realizados*, se identificó que para ambos años se registró una meta programada de 100 por ciento, sin embargo, no se registró la meta alcanzada durante estos años, por lo que, no se tuvieron suficientes elementos para valorar el desempeño.

En el año 2023, la definición del indicador fue *porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil*, el cual registro una meta del 100 por ciento, en cuanto al valor alcanzado es de 200, por lo que, su avance en el presente año fue del 200 por

ciento y con ello, es posible identificar que durante el año se mejoraron el mayor número de proyectos programados de los servicios de transporte público mercantil.

Finalmente, en el ejercicio fiscal 2024 el indicador se definió como: *porcentaje de trámites realizados al servicio de transporte mercantil*, con una meta programada de 100 por ciento, cabe mencionar que es un año en curso, por lo anterior, no se ha registrado el valor alcanzado en el año.

➔ Componente 4

En el ejercicio fiscal 2015, el indicador se definió como: *porcentaje de procesos administrativos de transportes modernizados*, donde la meta programada fue de 14.04 por ciento, con una frecuencia de medición semestral, sin embargo, no se tuvo evidencia del valor alcanzado durante el año, por lo que, no fue posible valorar su desempeño.

Para el ejercicio fiscal 2016 y 2017, el indicador se definió como: *porcentaje de actividades administrativas realizadas para la mejora de procesos*, se identificó una meta programada del 100 por ciento, al igual que el año posterior, no se registró el valor alcanzado, por lo que, no se tuvo evidencia suficiente para valorar su desempeño.

Referente al ejercicio fiscal 2018, se identificó que el indicador se define como: porcentaje de actividades administrativas realizadas para la mejora de procesos, donde registra una meta programada de 100 por ciento, pero en el documento de avance de indicadores no se registra el valor alcanzado, por lo que, no se tuvieron elementos suficientes para valorar su desempeño.

En cuanto al ejercicio fiscal 2019, el indicador fue porcentaje de actividades administrativas realizadas para la mejora de procesos de la secretaria de infraestructura, movilidad y transportes, con una meta programada del 100 por ciento, sin embargo, no se tuvo evidencia del valor alcanzado, por lo que, no fue posible valorar el desempeño obtenido durante el año.

El Componente 4 tuvo cambios significativos durante el ejercicio fiscal 2020, uno de ellos fue la definición de su indicador, el cual se mantuvo con la misma definición hasta el 2022, y se define como: *porcentaje de personas capacitadas para mejorar la cultura vial en el Estado*, cabe mencionar que en los tres años, la meta programada fue del 100 por ciento, pero solo en el ejercicio fiscal 2020 se registró el valor alcanzado que fue de 34.89 por ciento, es por lo anterior que el avance fue menor al 50 por ciento, por lo anterior, no es una meta retadora, ya que, no hubo mucha demanda de personas interesadas en ser capacitadas para mejorar su cultura vial en el Estado, es así que no se alcanzó la meta, sin embargo para los dos años consecutivos no fue tuvo evidencia del valor alcanzado, por lo que, no se identificó su avance.

Referente al ejercicio fiscal 2023, se identificó que el indicador para este año se definió como: *porcentaje de personas operadoras, concesionarias permisionarias, servidoras públicas capacitadas en materia de transporte*, el cual registro una meta del 100 por ciento, sin embargo, no se tuvo evidencia del registro del valor alcanzado, por lo anterior, no fue posible identificar su avance.

Finalmente, se identificó que para el ejercicio fiscal 2024, se modificó la definición del indicador de la siguiente manera: *porcentaje de servicios de atención ciudadana brindada para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil*, en donde se registró una meta del 100 por ciento, para este año como se ha mencionado anteriormente el año se encuentra en proceso por lo que, aún no se registra el avance alcanzado.

De acuerdo con lo anterior, se concluye que para el ejercicio fiscal evaluado 2023, el 20 por ciento de los indicadores del programa, reportó avances de entre el 85 por ciento y 115 por ciento, por lo que, considerando los elementos establecidos en la pregunta, le corresponde el nivel **UNO** de respuesta.

Presupuesto

8. ¿La Institución asigna los recursos necesarios para la implementación del Programa?

Respuesta general

Sí

Justificación:

De acuerdo con lo solicitado en los TdR para dar respuesta a la presente pregunta, el equipo evaluador identificó dentro de la sección de antecedentes del documento de diagnóstico del programa para el ejercicio fiscal 2023 que, en el Estado de Puebla se requiere de una constante innovación en sus sistemas de transporte e infraestructura debido a que, el transporte en sus diversas modalidades constituye uno de los instrumentos indispensables y necesarios para el traslado de personas, bienes y mercancías para el desarrollo económico del Estado. De esta manera, con la innovación de los sistemas de transporte e infraestructura, se pretende ofrecer una movilidad efectiva, con seguridad vial, accesible e interconectada para el traslado de personas, productos y servicios.

Aunado con lo anterior, la Secretaría de Movilidad y Transporte es la responsable de realizar la planeación, gestión, regulación, administración y supervisión del transporte en el Estado de Puebla; por lo que el Pp E081 “Programa fomento a la fluidez de la circulación vehicular” de acuerdo con su objetivo a nivel Propósito de la MIR 2023 pretende lograr lo siguiente: *“La población de la ciudad de Puebla se traslada a su destino en condiciones óptimas en medios de transporte público”*.

En lo que respecta al presupuesto del Pp, el equipo evaluador identificó que en el *Tomo 2: Información financiera detallada de la Ley de Egresos del Estado de Puebla, para el ejercicio fiscal 2023*¹⁰, el Pp E081 contó con un presupuesto aprobado de **\$193,914,611**, cifra que es consistente con la expuesta en la sección de presupuesto del diagnóstico del programa.

Por su parte, para el ejercicio fiscal 2024, el *Tomo 2: Información financiera detallada de la Ley de Egresos del Estado de Puebla, para el ejercicio fiscal 2024*¹¹ expone un presupuesto aprobado para el Pp E081 de **\$108,705,272**, tal como se expone en la siguiente comparación:

¹⁰ Información financiera detallada 2023:
https://lgcg.puebla.gob.mx/images/egresos/Tomo_2_Informacion_Financiera_Detallada.pdf

¹¹ Información financiera detallada 2024:
https://lgcg.puebla.gob.mx/images/egresos/4_Tomo_II_Aprobado.pdf

Tabla 6. Presupuesto aprobado para el Pp E081 en el ejercicio fiscal 2023

Tipo y Rubro del Gasto	2023	2024	
Servicios Personales.	\$ 66,405,12	\$ 83,413,778	
Gasto Corriente	Gasto de Operación.	\$ 127,509,49	\$ 25,291,494
	Transferencias Asignaciones Subsidios y Otras Ayudas.	\$ 0.00	\$ 0.00
	Otros Corrientes.	\$ 0.00	\$ 0.00
	Total Gasto Corriente.	\$ 193,914,611	\$ 108,705,272
Gasto de Capital	Inversión Pública.	\$ 0.00	\$ 0.00
	Transferencias Asignaciones Subsidios y Otras Ayudas.	\$ 0.00	\$ 0.00
	Otros Inversión.	\$ 0.00	\$ 0.00
	Total Gasto de Capital.	\$ 0.00	\$ 0.00
Total General.	\$ 193,914,611	\$ 108,705,272	

Fuente: Gobierno de Puebla (2023 y 2024). Ley de Egresos del Estado de Puebla. Tomo2: Información Financiera detallada

De acuerdo con la información expuesta en la tabla anterior, para el ejercicio fiscal 2024 presentó una reducción de \$85,209,339 en términos nominales. En el mismo orden de ideas y retomando la información del documento de diagnóstico, las fuentes de financiamiento del Pp E081 se presentan a continuación:

Tabla 7. Fuentes de financiamiento del Pp E081 para el ejercicio fiscal 2023

Fuente de financiamiento	Monto en pesos corrientes
Recursos Federales.	\$0.00
Recursos Estatales.	\$ 193,914,611.00
Total	\$ 193,914,611.00

Fuente: Secretaría de Movilidad y Transporte (2023). Diagnóstico del Pp E081

Como se observa en la tabla anterior, para el ejercicio fiscal 2023, el Pp E081 se encuentra financiado al cien por ciento por recursos estatales.

Así mismo, el documento de diagnóstico integra la denominación y funciones de las Unidades Responsables que participan en la ejecución del programa, tal como se expone a continuación:

Tabla 8. Denominación y función de las Unidades Responsables que participan en el Pp E081	
Unidad Responsable	Funciones en el Pp
1000.- Oficina del C. Secretaría.	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Elaboración de propuestas de mejora en los procesos administrativos de la secretaría de movilidad y transporte.
3000.- Subsecretaría de Transporte y Vías de Comunicación.	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Elaboración de informes de resultados de las acciones de supervisiones a los vehículos del servicio público de transporte y servicio mercantil. ➔ Elaboración de reportes sobre el uso de registro de otorgamiento de servicios a cargo de la secretaría de movilidad y transporte.
3001.- Dirección de Transporte Público	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Emitir autorizaciones para el transporte mercantil de Otorgamiento de permisos para portar publicidad a los vehículos de transporte público y mercantil en su modalidad de taxi y taxi local ➔ Elaboración de reportes de los trámites de las concesiones y permisos del servicio de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi y taxi local. ➔ Elaboración de informes de expedientes de concesiones del servicio del transporte público. ➔ Elaborar reportes de las solicitudes de constancias de acreditación de personalidades jurídicas del servicio de transporte público. ➔ Elaboración de reportes de las auditorías internas a los procedimientos de las distintas jefaturas de departamento de la dirección de transporte público. ➔ Digitalización de expedientes de trámites de concesiones generados por la dirección de transporte público. ➔ Integración de expedientes del servicio de transporte público. ➔ Elaboración de reportes de registros capturados en el padrón de choferes del servicio de transporte. ➔ Actualización del registro de pólizas de seguros de los vehículos del servicio de transporte público.
3002.- Dirección de Transporte Mercantil y Aplicaciones.	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Aplicación de trámites de revistas vehiculares para el transporte público y mercantil. ➔ Elaboración de autorizaciones para el servicio de transporte mercantil de carga, personal, escolar y turismo. ➔ Expedición de cédulas de identificación vehicular para el servicio ejecutivo mercantil. ➔ Atención a las solicitudes de transporte mercantil en su modalidad de taxi y taxi local.
3003.- Dirección de Ingeniería y Geomática.	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Elaboración de estudios técnicos referentes al servicio de transporte mercantil. ➔ Elaboración de estudios técnicos referentes al servicio de transporte público. ➔ Elaboración de estudios técnicos referentes a servicios auxiliares.

Tabla 8. Denominación y función de las Unidades Responsables que participan en el Pp E081

Unidad Responsable	Funciones en el Pp
	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Trámites gestionados al servicio de transporte particular, público y mercantil. ➔ Elaboración de estudios técnicos de transporte público y mercantil para la emisión de una declaratoria de necesidad.
2001.- Dirección de Movilidad Motorizada.	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Elaboración del proyecto del reglamento interior del observatorio de movilidad y seguridad vial.
1001.- Dirección de Capacitación y Control Vehicular.	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Visitas a través de las unidades móviles para el acercamiento de servicios. ➔ Emisión de gafetes de identificación al chofer del servicio de transporte público y mercantil en modalidad de taxi. ➔ Mejorar el transporte público, mercantil, ejecutivo, complementario y servicios auxiliares a través de proyectos. ➔ Impartición de cursos y/o talleres para personas usuarias del servicio en materia de transporte. ➔ Impartición de cursos o talleres en materia de transporte a servidores públicos. ➔ Impartición de cursos y/o talleres en materia de transporte a operadores de transporte público y mercantil.
3003. Dirección de Inspección y Vigilancia	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Acciones para la supervisión de concesionarios y permisionarios. ➔ Elaboración de reportes de operativos aplicados al servicio de transporte y servicio mercantil en el Estado de Puebla. ➔ Elaboración de informes de resultados de los exámenes toxicológicos al transporte público y/o mercantil en el Estado de Puebla. ➔ Atención de quejas de la ciudad referentes al servicio público de transporte, servicio mercantil, así como sus servicios auxiliares.

Fuente: Secretaría de Movilidad y Transporte (2023). Diagnóstico del Pp E081

De acuerdo con lo anterior, se concluye que el Pp E081 determina de acuerdo con el presupuesto asignado, los recursos humanos que participarán en la ejecución del programa, considerando las funciones de cada unidad responsable y en función de las atribuciones de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla; lo anterior, para dar cumplimiento al propósito definido en la MIR del Pp para el ejercicio fiscal 2023 y a su vez, considerando los diversos servicios que proporciona el programa. Sin embargo, no se tuvo evidencia de que el Pp documente su presupuesto desagregado por cada componente que brinda.

En cuanto a la suficiencia de los recursos para el logro de las metas del Pp E081, no se tuvo evidencia suficiente de que el Pp documente una estrategia de cobertura con metas anuales y proyecciones de presupuesto requerido que permita identificar la suficiencia o no de los recursos asignados para su ejecución.

Recomendación:

- ➔ Considerando que, en el ejercicio fiscal evaluado, así como para el ejercicio fiscal 2024 el Pp no define sus metas anuales y proyecciones de presupuesto requerido para atender la población objetivo, ***se recomienda que se documente una estrategia de cobertura, por cada uno de los servicios (Componentes) en donde se determinen las acciones, proyectos, requerimientos anuales de recursos proyectados en el mediano y largo plazo para su ejecución. De esta manera se podrá determinar la necesidad de recursos para la implementación del programa en los siguientes ejercicios fiscales.***

9.

¿Existe congruencia entre los resultados obtenidos del Programa y los recursos ejercidos, es decir, del ejercicio de los recursos presupuestales con relación al nivel de cumplimiento de las metas considerando el ejercicio fiscal evaluado y el del ejercicio fiscal anterior?

Respuesta general

Sí

Justificación:

En lo correspondiente a la presente pregunta, de acuerdo con la información de cuenta pública 2023 acerca del avance de indicadores¹², el equipo evaluador obtuvo la siguiente información del presupuesto:

Tabla 9. Momentos contables del gasto para la operación del Pp E081 (miles de pesos)				
Aprobado	Modificado	Devengado	Porcentaje de Ejercido	
			Devengado /Aprobado	Devengado /Modificado
193,914.60	118,404.40	118,404.40	61.06%	100.00%

Fuente: Cuenta Pública (2023). Indicadores de Resultados

Como se observa en la tabla anterior, el presupuesto aprobado fue de 193,914.60 miles de pesos, sin embargo, tuvo una reducción en el ejercicio fiscal 2023, por lo que el presupuesto modificado fue de 118,404.40 miles de pesos. Por lo anterior, el porcentaje presupuesto ejercido partiendo del aprobado fue de 61.06 por ciento, sin embargo, retomando la modificación, se ejerció el 100 por ciento.

Por otra parte, no se tuvo evidencia de que el Pp documente la información referente al presupuesto desagregado por cada componente que brinda el programa, no obstante, el equipo evaluador tuvo evidencia del reporte de avance de indicadores del Pp para el ejercicio fiscal 2023, mismo que identifica las metas programadas y alcanzadas en el periodo, como se muestra a continuación:

¹²Informe de avance de los indicadores para resultados, obtenido de: https://cuentapublica.puebla.gob.mx/images/doc_cuentapublica/0000-cuentapublica2023/TOMO_III/3Información_Programatica/2Indicadores_para_Resultados.pdf e informe de evaluación de la gestión de los programas presupuestarios de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

Nivel Fin

Indicador	Meta programada 2023	Meta alcanzada 2023	Avance (%)
Porcentaje de satisfacción con el servicio del transporte público.	19.82 %	19.82 %	100.00%

Para el indicador a nivel Fin, se estableció una meta programada de 19.82 por ciento en el ejercicio fiscal 2023, siendo que para el término del periodo se tuvo un avance del 100 por ciento por lo que, se concluye que los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles para el Pp E081 fueron suficientes para el cumplimiento de su meta a nivel Fin.

Nivel Propósito

Indicador	Meta programada 2023	Meta alcanzada 2023	Avance (%)
Porcentaje de usuarios que perciben una suficiente cobertura de la red de transporte público.	67.00 %	67.00 %	100 %

Por su parte, se identificó una meta programada de 67 por ciento en el ejercicio fiscal 2023 y el avance al final del periodo fue del 100 por ciento, con lo que se concluye que los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles fueron suficientes para el cumplimiento de la meta a nivel Propósito del Pp E081.

Nivel Componente 1

Indicador	Meta programada 2023	Meta alcanzada 2023	Avance (%)
Porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios.	100 %	100 %	100 %

Con relación al indicador del Componente 1, se estableció una meta para el ejercicio fiscal 2023 del 100 por ciento, siendo que al finalizar el periodo se registró un avance el 100 por ciento, con lo que se concluye que el Pp E081 tuvo los suficientes recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles para dar cumplimiento a la meta a este nivel de la MIR. Cabe mencionar que las cifras de la meta alcanzada y de avance no son consistentes entre lo expuesto en el informe de avance de los indicadores para resultados publicado en la página de la LGCG con lo señalado en el informe de evaluación de la gestión de los programas presupuestarios de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

Nivel Componente 2

Indicador	Meta programada 2023	Meta alcanzada 2023	Avance (%)
Porcentaje de gestiones realizadas para otorgar trámites de transporte particular, público y mercantil.	100 %	100 %	100 %

En cuanto al indicador del Componente 2, este cuenta con una meta programada de 100 por ciento para el ejercicio fiscal 2023 y la meta alcanzada en el periodo fue de 100 por ciento, por lo que tuvo un avance del 100 por ciento. Por lo anterior, se concluye que con los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles para el Pp E081 fue posible cumplir con la meta del indicador a nivel Componente 2. Cabe mencionar que las cifras de la meta alcanzada y de avance no son consistentes entre lo expuesto en el informe de avance de los indicadores para resultados publicado en la página de la LGCG con lo señalado en el informe de evaluación de la gestión de los programas presupuestarios de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

Nivel Componente 3

Indicador	Meta programada 2023	Meta alcanzada 2023	Avance (%)
Porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil.	100 %	100 %	100 %

Por otra parte, el indicador del Componente 3 programó una meta del 100 por ciento para el ejercicio fiscal 2023 y tuvo un avance de 100 por ciento al finalizar el periodo. De acuerdo con lo anterior, los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles fueron suficientes para el cumplimiento de la meta del indicador del Componente 3 del Pp E081. Cabe mencionar que las cifras de la meta alcanzada y de avance no son consistentes entre lo expuesto en el informe de avance de los indicadores para resultados publicado en la página de la LGCG con lo señalado en el informe de evaluación de la gestión de los programas presupuestarios de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

Nivel Componente 4

Indicador	Meta programada 2023	Meta alcanzada 2023	Avance (%)
Porcentaje de personas operadoras, concesionarias, permissionarias, servidoras públicas capacitadas en materia de transporte.	100 %	100 %	100 %

Finalmente, para el indicador del Componente 4, se estableció una meta programada de 100 por ciento en el ejercicio fiscal 2023 y registró una meta alcanzada de 100 por ciento al finalizar el periodo, por lo que, se tuvo un avance igualmente del 100 por ciento. Por lo anterior, se concluye que los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles para el Pp E081 fueron suficientes para el cumplimiento de su meta a nivel Componente 4. Cabe mencionar que las cifras de la meta alcanzada y de avance no son consistentes entre lo expuesto en el informe de avance de los indicadores para resultados publicado en la página de la LGCG con lo señalado en el informe de evaluación de la gestión de los programas presupuestarios de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

Como se observa en el análisis realizado para cada una de las metas de los indicadores estratégicos, se concluye que existe una congruencia entre los montos reportados en la cuenta pública del Estado Puebla con los resultados de las metas alcanzadas para cada uno de los indicadores; lo anterior debido a que en general, los recursos fueron suficientes para que el Pp E081 lograra sus metas programadas al término del ejercicio fiscal 2023. Sin embargo, se observaron áreas de oportunidad ya que los resultados de las metas no son consistentes entre los distintos documentos de seguimiento del programa en el ejercicio fiscal 2023 tales como el *informe de avance de los indicadores para resultados* y el *informe de evaluación de la gestión de los programas presupuestarios de la Secretaría de Movilidad y Transporte*, lo que traería implicaciones en la correspondencia con los resultados reportados del presupuesto ejercido en el periodo.

En el mismo orden de ideas, únicamente se cuenta con información del avance de la meta de uno de los componentes para el segundo trimestre del 2024 (en el documento publicado en la página de la LGCG), sin embargo, no se tuvo evidencia del informe de evaluación de la gestión de los programas presupuestarios para este ejercicio, por lo que no es posible determinar la consistencia entre ambos documentos.

Recomendación:

- ➔ Considerando que para el ejercicio fiscal 2024 el Pp se encuentra en ejecución y sus documentos de seguimiento se encuentran “en proceso” (a la fecha es posible consultar el avance del segundo trimestre del 2024 en la página de la LGCG), se recomienda homologar la información de ambos informes señalados en el análisis de la pregunta (informe de avance de los indicadores para resultados e informe de evaluación de la gestión de los programas presupuestarios de la Secretaría de Movilidad y Transporte); lo anterior tomando en cuenta que se publican de manera trimestral en los distintos portales de transparencia del Estado de Puebla; de esta manera, se espera contar con información precisa del desempeño del programa en los siguientes ejercicios fiscales (2024 en adelante), así como se tendría mayor precisión en su relación con los montos de presupuesto ejercido reportados, permitiendo identificar su congruencia con los resultados del programa.

II. Cobertura

10. ¿El Programa identifica a las poblaciones potencial, objetivo y atendida y cumple con las siguientes características?

Respuesta general

Sí

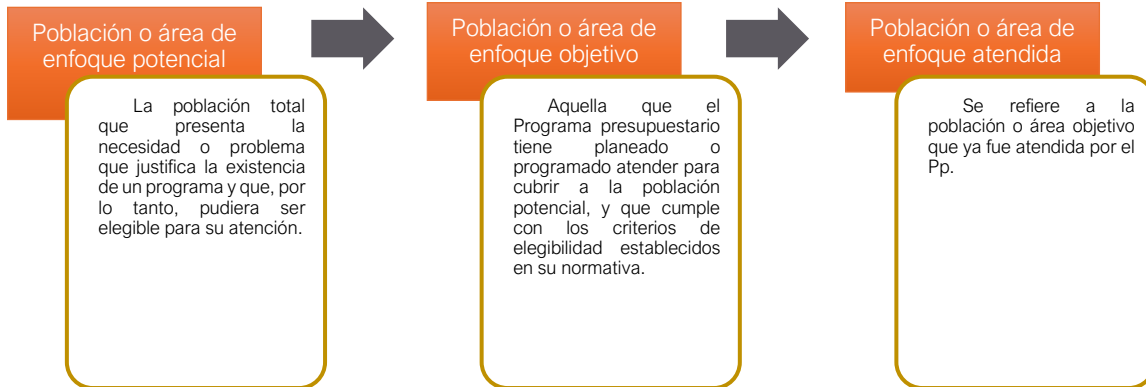
Elementos de Valoración		Cumplimiento
a)	Se identifica a la población total que presenta el problema público o necesidad que justifica su existencia (población potencial);	Sí
b)	Se identifica a la población que tiene planeado atender para cubrir la población potencial y que es elegible para su atención (población objetivo);	Sí
c)	Se identifica a la población atendida en un ejercicio fiscal y ésta corresponde a un subconjunto o totalidad de la población objetivo (población atendida); y	Sí
d)	La definición de la población potencial, objetivo y atendida han presentado cambios a lo largo del tiempo de la operación del Programa.	Sí

Justificación:

Nivel	Criterio
4	El Programa cumple con todas las características.

Para la atención de esta pregunta se toman como referencia las definiciones de población potencial, objetivo y atendida, que se muestran en la siguiente figura:

Definición de las poblaciones o área de enfoque potencial, objetivo y atendida



Fuente: elaboración propia con base en la Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados y Modelo de Términos de Referencia para la Evaluación en materia de Diseño, SHCP

Con base en la metodología para determinar las poblaciones del Pp, se tuvo evidencia de que el Pp E081 cuenta con una definición de sus poblaciones (potencial, objetivo y atendida), mismas que se documentan en su diagnóstico, sin embargo, es importante mencionar que el equipo evaluador identificó que el documento de diagnóstico para el ejercicio fiscal 2023 no cuenta con información reciente de las poblaciones (su última actualización es del 2020 y 2021). Dicho lo anterior, se presenta el siguiente cuadro:

Identificación y cuantificación de la población o área de enfoque del Programa (2023)					
Población	Descripción	Cuantificación	Última actualización	Periodicidad	Fuentes de información
Población de Referencia	Habitantes del Estado de Puebla.	6,583,278	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).
Potencial	Habitantes del Estado de Puebla que pertenecen a la población ocupada y se trasladan a su centro de trabajo en diversos modos de transporte.	2 657 665	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).
Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en las diversas modalidades de transporte.	941,128	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020(INEGI).
Atendida	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan a su lugar de trabajo en las diversas modalidades de transporte y perciben una satisfacción en el servicio.	270,668	2021	Bienal	Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2021(INEGI).

Fuente: elaboración propia con base en el documento de Diagnóstico del Pp E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular 2023

En primera instancia se identificó que el programa define y cuantifica la población potencial, objetivo y atendida, las cuales tienen la misma unidad de medida que corresponde a “*habitantes*”, así mismo, utiliza como fuentes de información los datos de la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2021(INEGI) y el Censo de Población y Vivienda 2020(INEGI), pero no se establece una metodología de cálculo que permita de manera clara diferenciar las PP y PO.

	Ejercicio fiscal 2020	Ejercicio fiscal 2021	Ejercicio fiscal 2022	Ejercicio fiscal 2023
Poblaciones	E044 Programa Fomento a la Fluidez de la circulación vehicular	E081 Programa Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular	E044 Programa Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular	E081 Programa Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular
Potencial	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada.	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada.	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada.	Habitantes del Estado de Puebla que pertenecen a la población ocupada y se trasladan a su centro de trabajo en diversos modos de transporte.
Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor.	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor.	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor.	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en las diversas modalidades de transporte.
Atendida	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor atendidos por el programa.	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor atendidos por el programa.	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor atendidos por el programa.	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan a su lugar de trabajo en las diversas modalidades de transporte y perciben una satisfacción en el servicio.

Fuente: elaboración propia con base en los documentos de diagnóstico del Pp (2020-2023).

Respecto a lo solicitado en el último criterio, se identificó que el programa a partir del ejercicio fiscal 2020 al ejercicio fiscal 2022, mantuvo la misma definición de la población potencial, objetivo y atendida, sin embargo, en el ejercicio fiscal 2023 se presentaron cambios relevantes siendo más específicos en cuanto a la población que presenta el problema y la que el programa pretende atender, haciendo énfasis a la población ocupada que se traslada a su lugar de trabajo en diversas modalidades de transporte y para el caso de la población atendida, se refiere a los habitantes que perciben una satisfacción del servicio.

Referente a lo solicitado en la presente pregunta, el programa identifica a sus poblaciones y presenta cambios, es decir, se mantiene actualizada, a lo largo de la operación del programa, por lo que, le corresponde la valoración de **CUATRO**.

Por su parte, el equipo evaluador identificó áreas de oportunidad en cuanto a la relación de las poblaciones con la problemática que se busca atender a través del programa, se retoma la definición del problema y el nivel propósito del programa:

Definición del problema: *Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada no cuentan con la suficiente cobertura para trasladarse a su lugar del trabajo en las diversas modalidades de transporte disminuyendo su calidad de vida¹³.*

Nivel Propósito: *La población de la Ciudad de Puebla se traslada a su destino en condiciones óptimas en medios de transporte público¹⁴.*

De acuerdo con lo anterior se identificó que, las definiciones hacen referencia al traslado de los habitantes de la Ciudad de Puebla por medio del transporte, en el caso del nivel Propósito es específico en cuanto al transporte público, sin embargo, la definición del problema menciona las diversas modalidades de transporte y, por ende, el programa puede presentar un problema de focalización al no definir de manera correcta sus poblaciones.

Recomendación:

Considerando que las poblaciones para el ejercicio fiscal 2024 se redefinieron como se muestra a continuación:

- ➔ Población potencial: Habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo.
- ➔ Población objetivo: Habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo en servicio de transporte público y mercantil.

Estas aun presentan áreas de oportunidad puesto que no hacen referencia a la “población ocupada” y en particular, la población potencial no refiere a los “medios de transporte”; asimismo, la población objetivo refiere al “transporte mercantil”, sin embargo, este no se incluye en el objetivo a nivel propósito de la MIR 2024 (Propósito: población que se traslada a su lugar de trabajo, cuentan con servicios del transporte público de calidad).

Por lo anterior, se recomienda definir las poblaciones de la siguiente manera:

- ➔ Población potencial: Habitantes que pertenecen a la población ocupada del Estado de Puebla y se trasladan a su centro de trabajo en diversos medios de transporte.

¹³ Diagnóstico (2023). E081 Fomento a la Fluidéz de la Circulación Vehicular

¹⁴ MIR (2023). E081 Fomento a la Fluidéz de la Circulación Vehicular

- ➔ Población objetivo: Habitantes que pertenecen a la población ocupada del Estado de Puebla y se trasladan a su centro de trabajo por medio del transporte público.

De esta manera, se esperaría que el Pp cuente con una correcta focalización en los siguientes ejercicios fiscales, lo que le permita calcular de manera precisa la cobertura.

11. ¿La Institución cuenta con una estrategia de cobertura para atender a la población o área de enfoque objetivo del programa y cumple con las siguientes características?

Respuesta general

No

Elementos de Valoración	Cumplimiento
a) Es congruente con el problema del Programa;	No
b) Incluye la definición de Población Objetivo;	No
c) Especifica metas de cobertura anual; y	No
d) Abarca un horizonte de mediano y largo plazo.	No

Justificación:

Nivel	Criterio
0	El Programa no cuenta con una estrategia de cobertura.

Para dar respuesta a la presente pregunta, la instancia evaluadora identificó en el documento de Diagnóstico del Pp E081, específicamente en el apartado 3.2. *Estrategia de Cobertura*, donde se encuentra la definición y cuantificación de la población potencial y la magnitud de la población objetivo, tal como se muestra a continuación:

- ➔ **Población Potencial:** 2,657,665 Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada.
- ➔ **Magnitud (Población objetivo):** 941,127.67 habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor.

Por su parte, realiza la descripción del resultado esperado en el mediano y largo plazo que son los siguientes puntos:

- ➔ Disminución en la proporción de personas que utilizan vehículos automotores, especialmente vehículo particular, para su movilidad cotidiana.
- ➔ Incremento en la proporción de personas que utilizan medios de transporte público eficientes para su movilidad cotidiana.
- ➔ Disminución en índices de contaminación del aire.
- ➔ Reducción en costos de traslado.
- ➔ Reducción en tiempos de recorrido.

La **determinación de metas** se basa en el comportamiento histórico del Programa y en el presupuesto autorizado para el Ejercicio Fiscal.

Sin embargo, se identificaron áreas de oportunidad para que dicho apartado pueda ser considerado como una estrategia de cobertura, puesto que, no se identificó que contenga:

- ➔ Presupuesto que requiere el programa que permita atender a su población objetivo en el mediano y largo plazo.
- ➔ Especifique metas de cobertura anuales para el mediano y largo plazo, así como los criterios con los que se definen.
- ➔ Defina el momento en el tiempo en que convergerán las poblaciones potencial y objetivo.

En otras palabras, el Pp no establece una relación entre la población atendida respecto al objetivo con la cual pueda establecer la forma en que este atiende la necesidad para la cual fue creado.

Recomendación:

Considerando que el apartado de “estrategia de cobertura” del diagnóstico del Pp para el ejercicio fiscal 2024 presenta áreas de oportunidad en cuanto a que no incluye la relación de la población atendida con respecto de la población objetivo, así como no integra la información del presupuesto que se requiere en el mediano y largo plazo, no especifica las metas de cobertura y no identifica el momento en que convergen las poblaciones potencial y objetivo, se recomienda incorporar en el apartado del diagnóstico anteriormente mencionado (estrategia de cobertura), la cuantificación de la relación de la población atendida con respecto a la población objetivo, señalando que de acuerdo con la naturaleza del programa, se beneficia de manera integral a la población que hace uso del transporte particular, público y mercantil en sus distintas modalidades. Asimismo, integrar los elementos faltantes anteriormente mencionados.

12. ¿El Programa ha presentado avances en la cobertura propuesta?

Respuesta general

Sí

Justificación:

Nivel	Criterio
4	La evolución de la cobertura del Programa ha sido entre el 91% y 115%.

La cobertura se entiende como la proporción de la Población o Área de Enfoque Objetivo que el programa atendió en un periodo determinado, normalmente un ejercicio fiscal. La cobertura se calcula de la siguiente manera:

$$Cobertura = \left(\frac{\text{población o área de enfoque atendida}}{\text{población o área de enfoque objetivo}} \right) * 100$$

Referente a lo anteriormente expuesto se realizará el análisis de la cobertura de Pp E081 del periodo (2020-2024), cabe mencionar que no se tuvo evidencia de la cuantificación que obtuvo el programa durante el ejercicio fiscal 2019, es por lo anterior que se retomó la información a partir del año 2020.

➔ Ejercicio fiscal 2020

Población	Definición	Cuantificación
Población Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor.	1,116,094
Población atendida	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor atendidos por el programa.	1,116,094

Fuente: Diagnostico del Pp E044 Programa Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular

$$Cobertura = \left(\frac{1,116,094}{1,116,094} \right) * 100$$

$$Cobertura = 1 * 100$$

$$Cobertura = 100\%$$

➔ **Ejercicio fiscal 2021**

Población	Definición	Cuantificación
Población Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor.	1,116,094
Población atendida	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor atendidos por el programa.	1,116,094

Fuente: Diagnostico del Pp E044 Programa Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular

$$Cobertura = \left(\frac{1,116,094}{1,116,094} \right) * 100$$

$$Cobertura = 1 * 100$$

$$Cobertura = 100\%$$

➔ **Ejercicio fiscal 2022**

Población	Definición	Cuantificación
Población Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor.	1,116,094
Población atendida	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor atendidos por el programa.	1,116,094

Fuente: Diagnostico del Pp E081 Programa Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular

$$Cobertura = \left(\frac{1,116,094}{1,116,094} \right) * 100$$

$$Cobertura = 1 * 100$$

$$Cobertura = 100\%$$

➔ Ejercicio fiscal 2023

Población	Definición	Cuantificación
Población Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en las diversas modalidades de transporte	941,128
Población atendida	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan a su lugar de trabajo en las diversas modalidades de transporte y perciben una satisfacción en el servicio	270,668

Fuente: Diagnostico del Pp E081 Programa Fomento a la Fluidéz de la Circulación Vehicular

$$Cobertura = \left(\frac{270,668}{941,128} \right) * 100$$

$$Cobertura = 0.2875 * 100$$

$$Cobertura = 28.75\%$$

➔ Ejercicio fiscal 2024

Población	Definición	Cuantificación
Población Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo en servicio de transporte público y mercantil.	822,238
Población atendida	Habitantes del Estado de Puebla que se trasladarán satisfactoriamente a su lugar de trabajo en servicio de transporte público y mercantil.	822,238

Fuente: Diagnostico del Pp E081 Programa Fomento a la Fluidéz de la Circulación Vehicular

$$Cobertura = \left(\frac{822,238}{822,238} \right) * 100$$

$$Cobertura = 1 * 100$$

$$Cobertura = 100\%$$

De acuerdo con los cálculos anteriormente expuestos, se identificó que a excepción del ejercicio fiscal 2023 que fue de 28.74, el resto de los años su cobertura fue del 100 por ciento presentando avances significativos, por lo anterior puede asumirse que, en tales ejercicios fiscales el Pp contaba con los recursos suficientes para atender a su población objetivo con los servicios que brinda. Por lo anterior, la valoración que le corresponde es de **CUATRO**.

No obstante, lo anterior, el equipo evaluador no tuvo evidencia de que los ejecutores del programa documenten los cálculos expuestos en el desarrollo del análisis de la pregunta.

Recomendación:

- ➔ *Se recomienda que se documente una estrategia de cobertura con base en lo establecido en la recomendación de la pregunta 11 en la que se integre el cálculo anteriormente expuesto; lo anterior con la finalidad de que el Pp cuente con información de su población atendida con respecto a la cuantificación de su población objetivo en los siguientes ejercicios fiscales (de 2024 en adelante).*

III. Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora

13.

¿La Unidad Responsable dispone de un plan o programa de trabajo institucional que incluya acciones enfocadas a la atención de los Aspectos Susceptibles de Mejora?

Respuesta general

Sí

Justificación:

En lo relacionado con la presente pregunta, el equipo evaluador consultó la página del Sistema de Evaluación del Desempeño de la Administración Pública Estatal (SED)¹⁵, en donde se identificó que el Pp ha sido evaluado por única vez en su ejercicio fiscal 2016; dicha evaluación realizada fue de tipo Diseño por lo que, derivado de esta se tuvo evidencia del Anexo IV referente al Documento Institucional de Trabajo del ejercicio fiscal 2017; cabe mencionar que en ese periodo el Pp se encontraba identificado por la clave 044 y nombre “Fomento a la fluidez vehicular”, en tal documento se señala lo siguiente:

¹⁵ <https://evaluacion.puebla.gob.mx/>

Tabla 10. Aspectos Susceptibles de Mejora del Pp, 2017

I. Tema de evaluación	II. Aspecto Susceptible de Mejora	Nivel de prioridad	V. Posición institucional de la dependencia	VI: Clasificación	VII. Área(s) Responsable(s)
Justificación de la creación y diseño del programa.	<p>H: Se observó que la Administración Pública Estatal (APE) ha elaborado diversos documentos en materia de planeación estratégica que 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, así como los resultados obtenidos derivados de las acciones durante el último año se han implementado en la Ciudad de Puebla, la zona metropolitana y las regiones más importantes del Estado.</p> <p>R: Se sugiere a la Subsecretaría de Transportes elaborar un diagnóstico específico sobre la problemática que se vive en la zona metropolitana de 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.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM? Si</p> <p>IV: ¿La dependencia acepta el ASM o recomendación? Si</p>	<p>La institución acepta el ASM y considerará realizarlo para el ejercicio fiscal 2018, así como apegarse a los lineamientos del instructivo que pone a disposición la Dirección de Programación, Seguimiento y Análisis del Gasto de la SFA.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes.
Análisis de la población potencial y objetivo.	<p>H: Al momento de la evaluación no se contó con evidencia documental de que la dependencia cuenta con información sistematizada que permita conocer quiénes son los beneficiarios con sus servicios.</p> <p>R: Se sugiere a la Subsecretaría de transportes elaborar un informe de la demanda total de apoyos requeridos, que se encuentre disponible y</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM? Si</p> <p>IV. ¿La dependencia Si</p>	<p>Si se cuenta con padrones concesionarios y permisionarios, así como de licencias que permiten identificar las poblaciones atendidas por el programa. Puede considerarse el hacer público la información de acuerdo</p>	Específico	Subsecretaría de transportes.

Tabla 10. Aspectos Susceptibles de Mejora del Pp, 2017

I. Tema de evaluación	II. Aspecto Susceptible de Mejora	Nivel de prioridad	V. Posición institucional de la dependencia	VI: Clasificación	VII. Área(s) Responsable(s)
	sistematizada de manera pública, con el fin de conocer a demanda total de apoyos otorgados.	acepta el ASM o recomendación?	con los criterios de la ley de datos personales.		
Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó oportunidad de mejora en la redacción del componente 2, ya que no permite identificar con precisión el tipo de servicio producido.</p> <p>R: 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.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>Si</p> <p>IV: ¿La dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>Si</p>	<p>La institución considera que la redacción del componente 2 puede mejorarse para la programación del ejercicio fiscal 2018, a fin de que se focalice correctamente el objetivo a la población que beneficiará directamente.</p>	Específico	Subsecretaría de transportes.
Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se identificó la ausencia general para todos los niveles la característica de la definición del indicador en los formatos del Pp, siendo este un campo específico donde las Unidades Responsables para cada nivel describan brevemente lo que cada indicador pretende medir del objetivo al que está asociado.</p> <p>R: 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.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>Si</p> <p>IV. ¿La dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>Si</p>	<p>La institución acepta la recomendación en virtud de desglosar ampliamente la definición del indicador. Asimismo, se cotejará con la SFA la información con ejercicios fiscales anteriores en medida de lo posible, a fin de contar con una perspectiva en cuanto a datos históricos.</p>	Específico	Subsecretaría de transportes.

Tabla 10. Aspectos Susceptibles de Mejora del Pp, 2017

I. Tema de evaluación	II. Aspecto Susceptible de Mejora	Nivel de prioridad	V. Posición institucional de la dependencia	VI: Clasificación	VII. Área(s) Responsable(s)
Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Para los componentes, 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 viable; asimismo la reproducción del método de cálculo requiere de acudir a la dependencia y solicitar la información, ya que de manera independiente 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.</p> <p>R: Se sugiere a la Subsecretaría de Transportes elegir para los indicadores estratégicos 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.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM? Si</p> <p>IV. ¿La dependencia acepta el ASM o recomendación? Si</p>	<p>La institución acepta el ASM en virtud de que se cuenta con medios de verificación confiables y veraces para los indicadores estratégicos y de gestión, por lo que resulta viable la medición del programa.</p>	Específico	Subsecretaría de transportes.

Fuente: Documento Institucional de Trabajo 2017: https://evaluacion.puebla.gob.mx/pdf/asm/DIT_2017/DIT2017_%20PP_SIMT.pdf

Por lo anterior se concluye que el Pp cuenta con un documento orientado a la atender los Aspectos Susceptibles de Mejora del Pp, considerando que únicamente se ha realizado una evaluación en materia de Diseño durante el ejercicio fiscal 2017.

Recomendación:

- ➔ De las recomendaciones derivadas del presente proceso de Evaluación Específica de Desempeño y posteriores, integrar un Documento Institucional de Trabajo en el que se identifique la clasificación de los ASM que serán atendidos en los próximos ejercicios fiscales.

14.

¿Se Identifican las causas por las que no fueron atendidas y/o implementadas las recomendaciones derivadas de evaluaciones, auditorías, análisis u otro estudio realizado al Programa.

Respuesta general

No

Justificación:

Retomando lo establecido en el desarrollo de la pregunta anterior, se identificó que el Pp documenta sus Aspectos Susceptibles de Mejora, de los cuales cinco fueron aceptados por los ejecutores del programa, no obstante, el equipo evaluador no tuvo evidencia de que se documente la *“Cédula de avance del documento institucional de trabajo”* derivado de los ASM establecidos para el Pp E044; por lo tanto, no se tuvo evidencia de su avance de atención, así como no se identificaron los ASM que no fueron atendidos y/o implementados con su respectiva justificación.

Cabe mencionar que no se identificaron procesos de evaluación realizados a este Pp además del implementado en el ejercicio fiscal 2017 por lo que únicamente se cuenta con un Documento Institucional de Trabajo derivado de esta evaluación.

Recomendación:

- ➔ Considerando que no se cuenta con algún otro proceso de evaluación además del realizado durante el ejercicio fiscal 2017, se recomienda que los ejecutores del programa desarrollen con base en el Documento Institucional de Trabajo una cédula de avance del seguimiento de dicho documento en el que se señalen los avances de los ASM aceptados por la institución y que a su vez se señalen los que no fueron atendidos con su respectiva justificación. Asimismo, se esperaría que a partir del ejercicio fiscal 2024 en adelante, las áreas involucradas en la operación del programa identifiquen las recomendaciones realizadas en la presente Evaluación Específica de Desempeño aplicada al Pp E081 para el ejercicio fiscal 2023 y, que se identifiquen los respectivos ASM y su clasificación, mismos que se integrarán en su Documento Institucional de Trabajo para posteriormente integrar una cédula en la que se muestre su seguimiento.

IV. Transparencia y Rendición de Cuentas

15. ¿La institución ha recibido solicitudes de transparencia relacionadas con el Programa?

Respuesta general

No

Justificación:

La Unidad Responsable reportó no haber recibido Solicitudes de información relacionadas con el Pp E081, sin embargo, se identificó que cuenta con los siguientes mecanismos de transparencia y participación ciudadana:

La unidad responsable del Pp E081 cuenta con la siguiente página de internet:

➔ <https://smt.puebla.gob.mx/>

En primera instancia, con respecto a las solicitudes de información sobre el programa el equipo evaluador identificó en el artículo 5 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Puebla, que, *en el procedimiento de acceso, entrega y publicación de la información se propiciarán las condiciones necesarias para que ésta sea accesible a cualquier persona, de conformidad con el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.*

Toda la información generada, adquirida, obtenida, transformada o en posesión de los sujetos obligados se considera información pública, accesible a cualquier persona en los términos y condiciones que establece esta Ley y demás normatividad aplicable; sólo podrá ser clasificada excepcionalmente como reservada temporalmente por razones de interés público, en los términos dispuestos por esta Ley.

Esta información será pública, completa, congruente, integral, oportuna, accesible, confiable, verificable, actualizada, comprensible y veraz, sujeta a un claro régimen de excepciones que estarán establecidas en la presente Ley y atenderá las necesidades del derecho de acceso a la información de toda persona. Para lo anterior se deberán habilitar todos los medios, acciones y esfuerzos disponibles en los términos y condiciones que establezca esta Ley y dar cumplimiento a los lineamientos técnicos y formatos de publicaciones que emita el Sistema Nacional.

Por lo anterior se concluye que, al tratarse de un documento normativo, disponible en el Portal de Gobierno de Puebla (<https://ojp.puebla.gob.mx/legislacion-del-estado/item/177-ley-de-transparencia-y-acceso-a-la-informacion-publica-del-estado-de-puebla>), es de observancia para todos los entes públicos del Estado, y por lo tanto para la Secretaría de Movilidad y Transporte.

Por su parte, se identificó que el portal de internet de la Secretaría de Movilidad y Transporte cuenta con un apartado de Portal Gobierno, el cual dirige a otra página, misma donde se encuentra la sección de datos abiertos, que sirve para promover la participación ciudadana y generando la transparencia y rendición de cuentas.

De la misma manera, se encuentra un apartado donde se puede solicitar información adicional que no se encuentre publicado en el sitio, por lo que se encuentra la dirección, que es el Centro Integral de Servicios, Edificio Norte, así como el contacto de la dirección de gobierno abierto, el departamento de participación ciudadana, el departamento de gestión de datos abiertos y el correo de transparencia y gobierno abierto.

Finalmente, no se tuvo evidencia de que el Pp documente el procedimiento para recibir y atender las solicitudes de información.

Recomendación:

- ➔ Se recomienda documentar un procedimiento en el que se identifiquen las distintas actividades para la recepción y atención de dichas solicitudes, aun cuando no se hayan recibido en ejercicios fiscales anteriores. Lo anterior con la finalidad de contar con información precisa de la manera en que la UR recibe y atiende las solicitudes de información relacionadas con el Pp en los próximos ejercicios fiscales (2024 en adelante). Una vez realizado el procedimiento, integrarlo en el manual de procedimientos con base en las recomendaciones de las preguntas anteriores.

Análisis Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA)

Análisis FODA	
Fortalezas	Oportunidades

Resultados y Productos

- ➔ Los Componentes establecidos en la MIR, contribuyen a cumplir el objetivo (Propósito) del Pp.
- ➔ La institución genera información del desempeño del programa, por medio de sus indicadores mismos que son registrados en el SIMIDE y publicados por la Ley General de Contabilidad Gubernamental.
- ➔ El nivel Propósito de la MIR presenta una clara alineación con el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, así como al Programa Sectorial de Movilidad y Transporte, ambos a su objetivo 1.
- ➔ El nivel Propósito se alinea de manera indirecta con dos de los ODS, específicamente con el objetivo 1 y con el objetivo 11.
- ➔ La mayoría de los indicadores del programa en el periodo 2015-2024 reporto avances en sus metas de entre 85 por y 115 por ciento.
- ➔ El programa identifica el presupuesto aprobado por gasto corriente y gasto de capital, así mismo, determina de acuerdo con el presupuesto asignado, los recursos humanos que participan en la ejecución del programa.
- ➔ Se identificó una clara consistencia entre los montos del presupuesto reportados en la Cuenta Pública del Estado de Puebla, con respecto a los resultados de las metas alcanzadas para cada uno de los indicadores de Pp E081.

Cobertura

- ➔ El Pp define la población potencial, población objetivo y la población atendida, así mismo, se encuentra documentados los cambios que ha tenido a lo largo del tiempo de la operación.
- ➔ El Pp presenta avances de cobertura a partir del ejercicio fiscal 2020, el cual se encuentra entre el 91 por ciento y 115 por ciento.

Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora

- ➔ Se identificó que la unidad responsable del programa dispone de un programa de trabajo

Resultados y productos

- ➔ Considerando las atribuciones de la unidad responsable del Pp en términos de las atribuciones orgánicas, incorporar causas relativas al estado de las vías de comunicación con la finalidad de hacer un análisis integral del problema.

Cobertura

- ➔ Definir metas anuales y proyecciones de presupuesto requerido para la atención de la población potencial en el mediano y largo.

Análisis FODA

institucional donde incluye las acciones atendidas de los ASM, en el mismo documento se tuvo evidencia de las casusas por las cuales algunas recomendaciones derivadas de evaluaciones no fueron atendidas.

Transparencia y Rendición de Cuentas

- ➔ La institución cuenta con un portal exclusivo para recibir solicitudes de transparencia y rendición de cuentas relacionadas con el programa.

Debilidades

Amenazas

Resultados y Productos

- ➔ No se identifican cambios en la definición del problema, y presenta áreas de oportunidad en cuanto a su especificidad, ya que no explica de manera clara el concepto de prolongados tiempos de recorrido.
- ➔ Se identificaron cambios relevantes en el objetivo a nivel Propósito de la MIR del programa en el periodo 2015-2024.
- ➔ Se identificaron inconsistencias entre la definición del problema y la definición del nivel Propósito de la MIR para el ejercicio fiscal 2023.
- ➔ No se tuvo evidencia de que el programa cuente con un Manual de Procedimientos para identificar la generación de los Componentes.
- ➔ El 20 por ciento de los indicadores de los Componentes del Pp E081, en el periodo 2015-2024 reportó un avance de sus metas del 85 por ciento y 115 por ciento.

Cobertura

- ➔ El Pp no cuenta con una Estrategia de Cobertura de mediano y largo plazo documentada.

Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora

- ➔ El Pp no cuenta con una cédula de seguimiento al DIT

Transparencia y Rendición de Cuentas

- ➔ La UR no cuenta con un procedimiento para recibir y atender las solicitudes de información relacionadas con el Pp.

Resultados y Productos

- ➔ El Pp es susceptible de afectaciones por estado de las unidades la logística para la atención de las rutas, así como la capacitación de los operadores de transporte.

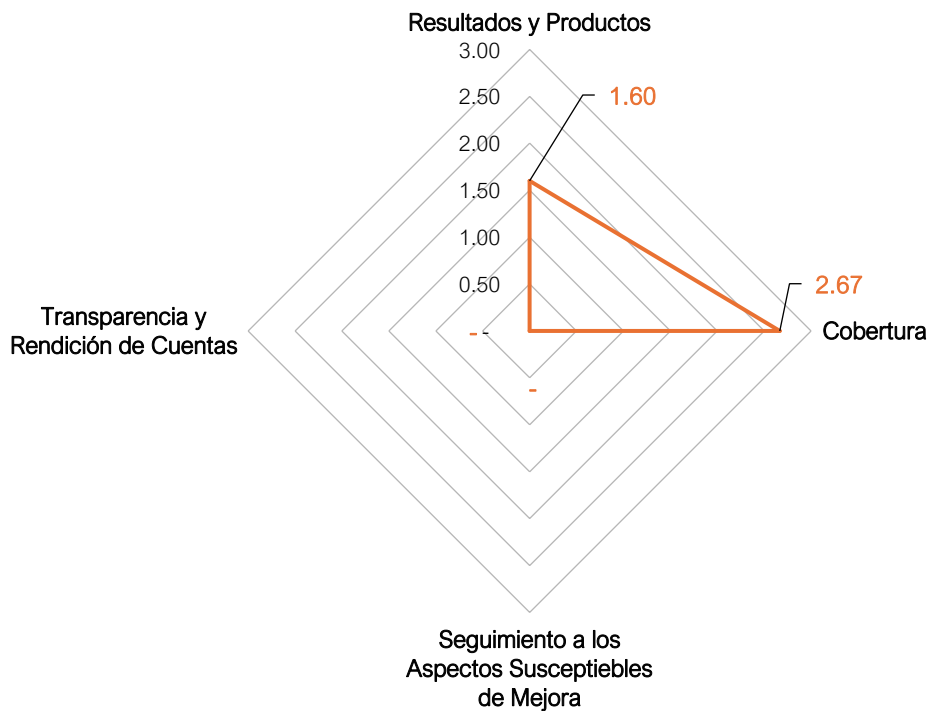


Valoración final del Programa Presupuestario

Apartados	Nivel	Justificación
I. Resultados y Productos	1.60	<ul style="list-style-type: none"> El programa no presenta cambios en su definición del problema, sin embargo, se identificaron inconsistencias en cuanto a la definición del nivel Propósito durante el periodo de su operación que es del 2015 al 2024. En general los componentes contribuyen a resolver el problema que el programa atiende, sin embargo, no se tuvo evidencia de los mecanismos para la generación de cada uno de ellos. Por su parte, se identificó que el programa documenta la situación crítica que presenta la unidad responsable del programa para la generación de cada uno de los Componentes que conforman la MIR. En cuanto a la información del desempeño, se identificó que el programa por medio del SIMIDE reporta el avance de indicadores cada trimestre, mismo que se encuentra sistematizado, actualizado y se encuentra establecidos los resultados en un documento institucional. Referente al avance de las metas, el 61 por ciento de los indicadores estratégicos presentan un avance de entre el 85 por ciento y el 115 por ciento, mientras que solo el 20 por ciento de los indicadores de gestión presentan un avance significativo de entre el 85 por ciento y el 115 por ciento. Finalmente, con respecto al presupuesto del programan, se tuvo evidencia del presupuesto aprobado, así como el desglose por gasto contiene y gasto de capital, así como su fuente de financiamiento que son recursos estatales, en el mismo sentido, se identificó consistencia entre los montos reportados en la Cuenta Pública del Estado de Puebla, con respecto a los resultados de las metas de los indicadores alcanzadas durante el ejercicio fiscal 2023.
II. Cobertura	2.67	<ul style="list-style-type: none"> El programa identifica y cuantifica la población potencial, objetivo y atendida, así como los cambios que ha tenido desde el ejercicio fiscal 2020 hasta el ejercicio fiscal 2023. No se tuvo evidencia de que el programa documente una estrategia de cobertura, sin embargo, fue posible realizar el cálculo de la evolución de la cobertura con la información proporcionada por la unidad responsable.

Apartados	Nivel	Justificación
III. Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora	N/A	<ul style="list-style-type: none"> La unidad responsable documenta por medio de un programa de trabajo institucional las acciones enfocadas a la atención de los ASM, por otro lado, no se tuvo evidencia de la cédula de seguimiento del DIT por lo que, no fue posible identificar el avance de los ASM, así como los que no fueron atendidos con su respectiva justificación.
IV. Transparencia y Rendición de Cuentas	N/A	<ul style="list-style-type: none"> La institución encargada de la operación del programa cuenta con un portal exclusivo para recibir solicitudes de transparencia relacionadas al programa presupuestario; sin embargo, la UR reportó no haber recibido solicitudes de información relacionadas con el Pp en el ejercicio fiscal 2023. La UR no documenta un procedimiento en el que se identifiquen las actividades para recibir y atender las solicitudes de información relacionadas con el Pp.
Nivel de promedio del total de apartados		2.13

Gráfica 14. Valoración del Pp E081



Fuente: Elaboración propia

Hallazgos y Recomendaciones clasificadas por apartado

No. ^{b/}	Hallazgo ^{c/}	Recomendación ^{d/}	Referencia de pregunta(s) ^{e/}	Mejora esperada ^{f/}
Resultados y Productos^{a/}				
1	<p>La definición del problema no ha cambiado desde el inicio de su operación.</p> <p>El nivel Propósito ha sufrido cambios a partir del ejercicio fiscal 2020, por su parte, se identificaron inconsistencias en el apartado de la definición del problema con respecto al documento de diagnóstico.</p>	<p>Homologar en los diversos apartados del documento de diagnóstico la definición del problema con la establecida en el árbol de problemas.</p> <p>Retomar la definición del problema del ejercicio 2023 <i>“Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor, enfrentan prolongados tiempos de recorrido a causa de las condiciones de la infraestructura y los servicios de transporte, situación que se agrava a medida que se incrementa el parque vehicular en la entidad”</i> y hacer consistente esta definición con el análisis del problema y el posterior desarrollo de la Metodología del Marco Lógico y la Matriz de Indicadores para Resultados.</p>	1	Focalizar la PP (con problema) para establecer estrategias de atención.
2	En general los Componentes contribuyen a resolver la necesidad que atiende el programa.	Fortalecer las causas incorporando el estado físico de las vialidades, así como la señalética de estas. Lo anterior tendría implicaciones en el desarrollo de la MML, MIR e indicadores.	2	Contribuir de manera integral a la problemática que atiende el programa.
3	No se tuvo evidencia del Modelo General de Procesos del programa para cumplir con sus servicios.	Documentar los mecanismos para generar cada uno de los componentes, con la finalidad de tener un proceso general de programa, con base en el Modelo General de Procesos establecido por el CONEVAL.	3	Fortalecer el diseño normativo e institucional, así como la operación del Pp para brindar mejores servicios en el transporte público.
4	Las unidades responsables del Pp, por medio de tarjetas informativas documentan los problemas que presenta para la generación de los Componentes.	Fortalecer el documento de diagnóstico en la sección de situación actual del problema público en donde se documente puntualmente los problemas que tiene el programa para generar cada uno de los Componentes y que estos aporten al objetivo (Propósito).	4	Adecuado análisis del problema, identificación de posibles alternativas y fortalecimiento de los Componentes.

No. ^{b/}	Hallazgo ^{c/}	Recomendación ^{d/}	Referencia de pregunta(s) ^{e/}	Mejora esperada ^{f/}
5	El programa no presenta avances de las metas de los indicadores estratégicos del Pp durante el periodo 2015-2022.	Documentar los avances de los indicadores estratégicos de las metas del programa del periodo 2015- 2022 e incorporarlos en el documento de diagnóstico.	7	Conocer el desempeño del programa desde el inicio de su operación.
6	El Pp identifica el presupuesto por gasto corriente y gasto de capital, así mismo, lo clasifica por tipo y rubro. Por su parte, el Pp determina de acuerdo con el presupuesto asignado, los recursos humanos que participan en la ejecución del programa	Documentar una estrategia de cobertura de mediano y largo plazo en donde determine las acciones, proyectos, costos anuales proyectados en el mediano y largo plazo para su ejecución. Con base en lo anterior, documentar el presupuesto desagregado por cada Componente que brinda el Pp.	8	Identificar la necesidad de recursos para su implementación.
7	El programa reporta los resultados de las metas alcanzadas, mismas que son consistentes con los montos reportados en la Cuenta Pública del Estado de Puebla.	Homologar la información del informe de avance de los indicadores para resultados y del informe de evaluación de la gestión de los programas presupuestarios de la Secretaría de Movilidad y Transporte; tomando en cuenta que se publican de manera trimestral en los distintos portales de transparencia del Estado de Puebla.	9	Contar con información precisa del desempeño del programa en los siguientes ejercicios fiscales (2024 en adelante), así como adquirir mayor precisión en su relación con los montos de presupuesto ejercido reportados, permitiendo identificar su congruencia con los resultados del programa.
Cobertura				
8	La definición de la población potencial y objetivo del Pp presenta áreas de oportunidad en cuanto a consistencia, acotación y focalización.	Definir las poblaciones de la siguiente manera: <ul style="list-style-type: none"> ➔ Población potencial: Habitantes que pertenecen a la población ocupada del Estado de Puebla y se trasladan a su centro de trabajo en diversos medios de transporte. ➔ Población objetivo: Habitantes que pertenecen a la población ocupada del Estado de Puebla y se trasladan a su centro de trabajo por medio del transporte público. 	10	Favorecer focalización de la PO.
9	El Pp no documenta una estrategia de cobertura.	Incorporar información documentada de la estrategia de cobertura, en la que se cuantifique la relación entre la población atendida y objetivo,	11	Conocer la cobertura del programa y sus proyecciones a largo plazo.

No. ^{b/}	Hallazgo ^{c/}	Recomendación ^{d/}	Referencia de pregunta(s) ^{e/}	Mejora esperada ^{f/}
		y se señale que de acuerdo con la naturaleza del programa que beneficia de manera integral a la población que hace uso del transporte particular, público y mercantil en sus distintas modalidades.		
10	El programa presenta avances de su cobertura a partir del ejercicio fiscal 2020.	Documentar una estrategia de cobertura con base en lo establecido en la recomendación de la pregunta 11 en la que se integre el cálculo de la cobertura.	12	Contar con información de su población atendida con respecto a la cuantificación de su población objetivo en los siguientes ejercicios fiscales.
Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora				
11	La unidad responsable reporta en un programa de trabajo institucional las acciones enfocadas a la atención de los ASM.	De las recomendaciones derivadas del presente proceso de Evaluación Específica de Desempeño, integrar un Documento Institucional de Trabajo en el que se identifique la clasificación de los ASM que serán atendidos en los próximos ejercicios fiscales.	13	Identificar los ASM derivados de la presente evaluación y posteriores aplicadas al Pp E081.
12	En el programa de trabajo institucional se justifican las razones por las cuales no se atendieron las recomendaciones de evaluaciones anteriores.	Que los ejecutores del programa desarrollen con base en el Documento Institucional de Trabajo una cédula de avance del seguimiento de dicho documento en el que se señalen los avances de los ASM aceptados por la institución y que a su vez se señalen los que no fueron atendidos con su respectiva justificación.	14	Contar con un documento de seguimiento a los ASM derivados de los procesos de evaluación aplicados al Pp E081.
Transparencia y Rendición de Cuentas				
13	La institución cuenta con un portal exclusivo para recibir las solicitudes de transparencia relacionadas con el programa.	Documentar un procedimiento en el que se identifiquen las distintas actividades para la recepción y atención de dichas solicitudes, aun cuando no se hayan recibido en ejercicios fiscales anteriores. Una vez realizado el procedimiento, integrarlo en el manual de procedimientos con base en las recomendaciones de las preguntas anteriores.	15	Contar con información precisa de la manera en que la UR recibe y atiende las solicitudes de información relacionadas con el Pp en los próximos ejercicios fiscales (2024 en adelante).

a/ Nombre del apartado de la evaluación.

b/ Número consecutivo de la recomendación, según el orden de prioridad que la Instancia Evaluadora Externa determine.

c/ Descripción de los hallazgos identificados del análisis de la sección.

d/ Descripción de las recomendaciones derivadas del análisis de la sección.

e/ Número de la pregunta(s) específica(s) en las que se basa el hallazgo, recomendación y mejora esperada.

f/ Mejora esperada luego de la implementación de la recomendación correspondiente.



Conclusiones

I. Resultados y productos

- En primera instancia se identificó que el Pp cuenta con información de su diagnóstico a partir del ejercicio fiscal 2020. De acuerdo con tal documento, se identificó que el Pp no ha tenido cambios en su definición del problema, misma que se encuentra formulada como un hecho negativo e incluye a la población que presenta el problema. No obstante, lo anterior, el árbol de problemas no es consistente con la definición planteada en el diagnóstico. Por su parte, el objetivo a nivel propósito de la MIR ha sido sujeto a diversos cambios a partir de que el Pp comenzó a operar, identificando que, para el ejercicio fiscal 2023 el objetivo no es consistente con lo señalado en la definición del problema público en cuanto al enfoque y la población que atiende.
- En cuanto a los componentes, se identificaron cuatro para el ejercicio fiscal 2023. En general, contribuyen a resolver o disminuir el problema o necesidad que atiende el Pp, es decir, son necesarios para el logro del propósito.
- En lo que respecta a los mecanismos para la generación de los componentes, el equipo evaluador no tuvo evidencia del proceso general o diagrama de flujo en donde se identifiquen las actividades para llevar a cabo los servicios que brinda el programa.
- El Pp cuenta con diversas tarjetas informativas en las que señala las funciones de las áreas que llevan a cabo el programa, no obstante, al ser generales, no se indica puntualmente los problemas o situaciones que enfrenta el programa para que la generación de los componentes no resuelva el problema que busca atender el Pp E081, pero si se indican las complicaciones que se han tenido para la generación de los componentes.
- Se tuvo evidencia de que el Pp genera información para dar seguimiento al desempeño del Pp, misma que se encuentra disponible en los diversos portales de transparencia del gobierno del Estado de Puebla.
- En lo correspondiente al avance de los indicadores se identificó que el 61 por ciento de los indicadores asociados a los niveles Fin y Propósito tuvieron un avance de sus metas de entre 85 y 115 por ciento. Por su parte, el 20 por ciento de los indicadores a nivel componentes reportaron avances de entre 85 por ciento y 115 por ciento.
- Con respecto al presupuesto, se identificó que se asignan los recursos necesarios para la implementación del programa ya que, estos se encuentran en función de los recursos



humanos que participarán en la ejecución, considerando las funciones de cada unidad responsable y en función de las atribuciones de la Dirección de Administración de la Secretaría de Movilidad y Transporte. De la misma manera, se identificaron resultados congruentes entre el avance de los indicadores estratégicos y el presupuesto ejercido del Pp en el ejercicio fiscal 2023.

II. Cobertura

- El Pp cuenta con una definición y cuantificación de sus poblaciones potencial, objetivo y atendida, mismas que cuentan con una misma unidad de medida y utilizan la información de INEGI para su cuantificación, pero no se establece una metodología de cálculo que permita de manera clara diferenciar las PP y PO. De la misma manera, se identificaron cambios en las definiciones de las poblaciones en el ejercicio fiscal 2023.
- El Pp identifica elementos de cobertura en la sección “estrategia de cobertura” del diagnóstico, sin embargo, se detectaron áreas de oportunidad puesto que, no incluye la relación de la población atendida con respecto a la población objetivo, así como no se plantean las proyecciones del presupuesto para la atención de la población en el mediano y largo plazo. Por otra parte, el equipo evaluador realizó los cálculos correspondientes para identificar la evolución de la cobertura del programa, observando que en los ejercicios fiscales 2020, 2021, 2022 y 2024 el avance de la cobertura fue del 100 por ciento, sin embargo, para el 2023 no se registraron avances significativos.

III. Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora

- El Pp cuenta con un Documento Institucional de Trabajo orientado a la atención de sus Aspectos Susceptibles de Mejora, mencionando que el Pp ha sido sujeto a una única evaluación en materia de diseño en el ejercicio fiscal 2016. Sin embargo, no se tuvo evidencia del avance de los ASM o de las razones por las que no se atienden.

IV. Transparencia y Rendición de Cuentas

- La UR reportó no haber recibido solicitudes de información relacionadas con el Pp E081; sin embargo, no cuenta con procedimiento para la recepción y atención de dichas solicitudes.
- El Pp cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas relacionadas con el programa a partir de los apartados identificados en la página de la Secretaría de Movilidad y Transporte, asimismo, se cuenta con la normatividad que sustenta estos mecanismos, mismos que son de observancia para los ejecutores del Pp.



Bibliografía

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Obtenido de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

Documento Institucional de Trabajo. (2017). Obtenido de <https://evaluacion.puebla.gob.mx/>

Gobierno de Puebla. (2015-2023). *Avance de los Indicadores de Resultados*. Obtenido de Ley General de Contabilidad Gubernamental: <https://lgcg.puebla.gob.mx/informacion-financiera>

Gobierno de Puebla. (2015-2024). *Fichas técnicas de los indicadores del Pp E081*.

Gobierno de Puebla. (2015-2024). *Ley de Egresos del Estado de Puebla*. Obtenido de Ley General de Contabilidad Gubernamental: <https://lgcg.puebla.gob.mx/marco-programatico>

Gobierno de Puebla. (2015-2024). *Matriz de Indicadores para Resultados del Pp E081*.

Gobierno de Puebla. (s.f.). *SISTEMA DE EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL (SED)*. Obtenido de <https://evaluacion.puebla.gob.mx/>

Gobierno del Estado de Puebla. (s.f.). *Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla*. Obtenido de Secretaría General de Gobierno: https://ojp.puebla.gob.mx/media/k2/attachments/Constitucion_Politica_del_Estado_Libre_y_Soberano_de_Puebla_2EV_31072023.pdf

Gobierno del Estado de Puebla. (s.f.). *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla*.

Gobierno del Estado de Puebla. (s.f.). *Ley General de Contabilidad Gubernamental*. Obtenido de <https://lgcg.puebla.gob.mx/>

Gobierno del Estado de Puebla. (s.f.). *Ley orgánica de la administración pública del Estado de Puebla*.

INEGI. (2015). *Encuesta Intercensal. Estimadores de la población ocupada que se traslada al lugar de trabajo y su distribución porcentual*. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/#tabulados>



INEGI. (2015-2023). *Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental*. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2023/>

INEGI. (2015-2023). *Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación*. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/#tabulados>

Secretaria de Movilidad y Transporte. (s.f.). Obtenido de <https://smt.puebla.gob.mx/>

Secretaría de Movilidad y Transporte. (2020-2024). *Diagnóstico del Pp E081. Fomento a la fluidez de la circulación vehicular*. Obtenido de Presupuesto Basado en Resultados: <https://pbr.puebla.gob.mx/index.php/mm-transparencia/programa-presupuestario/diagnosticos>

Tarjetas informativas del Pp E081. (s.f.).

Anexos

Anexo 1. Metas del Programa

Nivel del Objetivo de la MIR	Nombre del indicador	Meta	Unidad De Medida	Justificación	Orientado a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de Mejora	Característica
Fin	Porcentaje de satisfacción con el servicio del transporte público.	19.82	Si	En la ficha técnica del indicador se especifica que es <i>porcentaje</i> .	No	La meta no es retadora con respecto a la línea base.	Si	El Pp cuenta con los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles.	Reformular la meta con la finalidad de que sea de desempeño.	66.66%
Propósito	Porcentaje de usuarios que perciben una suficiente cobertura de la red de transporte público.	67.00	Si	En la ficha técnica del indicador se especifica que es <i>porcentaje</i> .	Si	Se pretende abarcar una mayor cobertura de usuarios en la red de transporte público.	Si	El Pp cuenta con los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles	Ninguna	100%
Componente1	Porcentaje de acciones para la supervisión de concesionarios y/o permisionarios.	100	Si	En la ficha técnica del indicador se especifica que es <i>porcentaje</i> .	Si	El Pp E081 tuvo los suficientes recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles para dar cumplimiento a la meta.	Si	El Pp cuenta con los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles.	Ninguna	100%

Nivel del Objetivo de la MIR	Nombre del indicador	Meta	Unidad De Medida	Justificación	Orientado a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de Mejora	Característica
Componente 2	Porcentaje de gestiones realizadas para otorgar trámites de transporte particular, público y mercantil.	100	Si	En la ficha técnica del indicador se especifica que es <i>porcentaje</i> .	No	No se identifica una línea base para valorar el desempeño, sin embargo, se alcanzó la meta.	Si	El Pp cuenta con los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles.	Documentar una línea base en ejercicios fiscales anteriores para determinar la orientación al desempeño del Pp.	66.66%
Componente 3	Porcentaje de proyectos para la mejora de los servicios de transporte público y mercantil.	100	Si	En la ficha técnica del indicador se especifica que es <i>porcentaje</i> .	Si	Pretende cubrir la totalidad de proyectos, mismos que tuvieron un avance significativo al término del ejercicio fiscal.	Si	El Pp cuenta con los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles.	Ninguna	100%
Componente 4	Porcentaje de personas operadoras, concesionarias, permisionarias, servidoras públicas capacitadas en materia de transporte.	100	Si	En la ficha técnica del indicador se especifica que es <i>porcentaje</i> .	No	No se identifica una línea base para valorar el desempeño, sin embargo, se alcanzó la meta.	Si	El Pp cuenta con los recursos humanos, técnicos y presupuestales disponibles.	Documentar una línea base en ejercicios fiscales anteriores para determinar la orientación al desempeño del Pp.	66.66%
Cumplimiento total										83.33%

Nota.

Se deben incluir todos los indicadores de cada uno de los niveles hasta el nivel de Componentes.

A.- Es el porcentaje de cumplimiento de manera individual de cada uno de los niveles de objetivo

B.- Es el promedio aritmético de los porcentajes obtenidos en A.

Anexo 2. Poblaciones

Poblaciones

Clave y nombre del Programa: E081. Fomento a la fluidez de la circulación vehicular.

A fin de aportar claridad en el presente anexo, se retomarán las definiciones conceptuales de las Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida, incluidas en el apartado de Glosario de estos Términos de Referencia, ya sean las definidas por el Programa o en ausencia de estas, las que definió la Instancia Evaluadora Externa como parte de su respuesta, en consenso con la Unidad Responsable.

Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida

Población	Definición
Potencial (PP)	Habitantes del Estado de Puebla que pertenecen a la población ocupada y se trasladan a su centro de trabajo en diversos modos de transporte.
Objetivo (PO)	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en las diversas modalidades de transporte.
Atendida (PA)	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan a su lugar de trabajo en las diversas modalidades de transporte y perciben una satisfacción en el servicio.

La instancia evaluadora registrará la evolución en la cobertura de las poblaciones, registrando la información por año, según la disponibilidad de la información por parte del Programa, en su caso, registrará su propuesta de cobertura, en consenso con la Unidad Responsable.

Evolución de la cobertura

Población	Unidad de medida	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024
Potencial (P)	Habitantes	3,122,438	3,122,473	2 657 665	2 657 665	2,322,052
Objetivo (O)	Habitantes	1,116,094	1,116,094	1,116,094	941,128	822,238

Atendida (A)	Habitantes	1,116,094	1,116,094	1,116,094	270,668	822,238
(A/O) x 100	100%	100%	100%	100%	28.75%	100%

La Instancia Evaluadora Externa analizará la estrategia de cobertura del Programa y emitirá su valoración o, en su caso, realizará su propuesta, en consenso con la Unidad Responsable.

Análisis de la estrategia de cobertura

La estrategia de cobertura contempla o incluye al menos:	Valoración						Propuesta
Método de cálculo documentado.	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	
El Presupuesto requerido.	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	Documentar una estrategia de cobertura en donde se indique la relación de la población atendida con respecto de la población objetivo, asimismo indicar las proyecciones de presupuesto en un horizonte de mediano y largo plazo.
Metas a corto plazo factibles.	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	
Análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas.	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	
Indicadores claros.	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	S/I	

Ficha Técnica con los Datos Generales de la Evaluación

Ficha Técnica con los Datos Generales de la Evaluación		
Nombre o denominación de la evaluación	Evaluación Externa Especifica de Desempeño.	
Nombre o denominación del Programa evaluado	Programa Presupuestario E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular.	
Unidad Responsable de la operación del Programa	Titular de la Unidad Responsable de la operación del Programa	
Dirección de Administración de la Secretaría de Movilidad y Transporte.	María Alejandra Martínez Rubí Directora de Administración	
Año del PAE en el que se estableció la evaluación	Tipo de evaluación	Año de conclusión y entrega de la evaluación
2024	Específica de Desempeño	2024

Datos de la Instancia Evaluadora Externa			
Nombre de la Instancia Evaluadora Externa	Servicios Profesionales CASIMLO S.A de C.V.		
Nombre del(a) coordinador(a) externo(a) de la evaluación	Formación Académica	Experiencia General	Experiencia Específica
Líder Lorena Turque Castillo	Maestría en Políticas Públicas Comparadas Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. (FLACSO -México) 2012-2014 Licenciada Ciencias Políticas y Administración Pública Universidad Nacional Autónoma de México. 1995-2001	Maestra con especialidad en Cultura de la Legalidad, y con Diplomados en Presupuesto basado en Resultados (PbR), en Comunicación Política, y en Políticas Públicas en Educación. Laboralmente, se ha desempeñado como profesionista en instancias como el Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (INEE), en la Unidad de Planeación y Evaluación de Políticas Educativas (UPEPE-	De manera particular ha sido líder en proyectos de evaluación como: -Evaluación Externa Especifica de Desempeño del Fondo de Aportaciones para los Servicios de Salud (FASSA), ejercicio fiscal 2022. Gobierno del Estado de Puebla. -Evaluación Externa de Consistencia y Resultados del R004. Desarrollo económico del polígono de ciudad

Ficha Técnica con los Datos Generales de la Evaluación

SEP), la Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte (CONADE), entre otros. Experiencia como docente en posgrados y licenciaturas. Autora de la Guía para la Construcción de indicadores con perspectiva de género para el IPM 2018; y de diversas publicaciones como “Crear esperanza a través de la acción: tarea para la sociedad y el gobierno”. Amplio conocimiento y experiencia en temas de planeación, programación, análisis de políticas, planeación estratégica, diseño y seguimiento de políticas educativas, y evaluación.

modelo, ejercicio fiscal 2022. Gobierno del Estado de Puebla.

Así como, principal colaboradora en:

-Evaluación de Consistencia y Resultados del Programa presupuestario 159 Atención Médica, ejercicio fiscal 2022. Gobierno del Estado de Oaxaca.

Nombre de los(as) Principales colaboradores(as) del(a) coordinador(a) de la evaluación	Formación Académica	Experiencia General	Experiencia Específica
Especialista Ulises Alcántara Pérez	Licenciado en Economía Escuela Superior de Economía (IPN) 1998-2003	Licenciado con Diplomados en Presupuesto basado en Resultados y en Evaluación de Políticas y Programas Públicos. Experiencia en el sector público como Investigador Sr., en la Secretaría de Finanzas y Administración del Gobierno de Monterrey; Coordinador en el Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado de Zacatecas; y Coordinador en la	Participación en diversas evaluaciones de Fondos Federales, Programas presupuestarios y políticas Públicas, como: Especialista en: -Evaluación Externa Específica de Desempeño del Fondo de Aportaciones para los Servicios de Salud (FASSA), ejercicio fiscal 2022. Gobierno del Estado de Puebla.



Ficha Técnica con los Datos Generales de la Evaluación

Secretaría de Colaborador en:
Administración e -Evaluación de Diseño
Innovación del Pp PG18 "Morelia
Gubernamental del iluminado y seguro".
Estado de Campeche. Municipio de Morelia,
Michoacán.
-Evaluación de
Consistencia y
Resultados del PG23
"Morelia Seguro",
Comisión Municipal de
Seguridad Ciudadana
del Municipio de
Morelia.

Unidad Administrativa responsable de la Coordinación de la evaluación	Dirección de la Evaluación, de la Subsecretaría de Planeación, de la Secretaría de Planeación y Finanzas.	Nombre del(a) Titular de la Unidad Administrativa responsable de coordinar la evaluación (Área de Evaluación)	Saúl Federico Oropeza Orea Director de Evaluación
Nombres de los(as) servidores(as) públicos(as), adscritos(as) a la Unidad Administrativa responsable de coordinar la evaluación, que coadyuvaron con la revisión técnica de la evaluación		Ana Luz Guzmán Figueroa Subdirectora de Evaluación de Programas Pablo Romero Gómez Jefe de Departamento de Programas Estatales y Municipales Jose Angel Mitzin Maldonado Supervisor	
Forma de contratación de la Instancia evaluadora Externa	Costo total de la evaluación con IVA incluido	Fuente de Financiamiento	
Licitación Pública Nacional.	\$364,240.00 Trescientos sesenta y cuatro mil doscientos cuarenta pesos 00/100 M.N I.V.A incluido	Recursos Estatales	

Glosario

Para efectos del presente documento se entenderá por:

Cobertura: Área de intervención del Programa con respecto a las características socioeconómicas, geográficas, etc. de la población que atenderá el Programa presupuestario.

Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL): Instancia con autonomía técnica y de gestión con las atribuciones de medir la pobreza y evaluar la política de desarrollo social.

Dependencias: Las previstas en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla. Las secretarías, así como las unidades administrativas que dependan directamente del Gobernador del Estado y funjan como órganos auxiliares del mismo.

Documentos normativos o institucionales: Se consideran a las reglas de operación o lineamientos operativos del Programa; manuales operativos o de organización de la dependencia; informes o estudios oficiales de resultados, entre otros documentos formales y oficiales emitidos por la institución que opera el Programa, en los que se identifica y describe la normatividad aplicable, cómo debe operar, cuáles son los actores o instancias involucradas en la operación del Programa y cuál es su papel específico en el marco del Programa.

Entidades: Las previstas en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla. Aquellas que conforman la Administración Pública Paraestatal, organismos públicos descentralizados, las empresas de participación estatal mayoritaria, los fideicomisos públicos, las comisiones y demás órganos de carácter público que funcionen en el Estado, diversos de los otros poderes y de los órganos constitucionalmente autónomos.

Estrategia: Es el conjunto de acciones encaminadas a dirigir un asunto o proyecto, estableciendo reglas que aseguren una decisión óptima en cada momento. Por tanto, es un proceso a través del cual se determinan metas y objetivos básicos de corto, mediano y largo plazo para la ejecución de un proyecto previendo el objetivo o estado en el futuro que se pretende alcanzar.

Evaluación: Análisis sistemático y objetivo de los programas públicos, que tiene como finalidad determinar la pertinencia y el logro de sus objetivos y metas, así como su eficiencia, eficacia, calidad, resultados, impacto y sostenibilidad.

Evaluación Específica: Son aquellas que se realizan con trabajo de gabinete y/o de campo, pero que no están comprendidas dentro los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal.

Evaluación Externa: Se realiza a través de personas físicas o morales especializadas y con experiencia probada en la materia que corresponda evaluar, que cumplan con los requisitos de objetividad, independencia, imparcialidad, transparencia y los demás que se establezcan en las disposiciones aplicables.

Formato CONAC: Formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones de los recursos federales ministrados a las entidades federativas.

Indicador de Desempeño: es la expresión construida a partir de variables cuantitativas o cualitativas, que proporciona un medio sencillo y fiable para medir el cumplimiento de los objetivos y metas establecidos, muestra los cambios vinculados con las acciones del Programa, monitorea y evalúa sus resultados. Los indicadores de desempeño pueden ser indicadores estratégicos o de gestión.

Indicador de Gestión: aquel que mide el avance y logro en procesos y actividades, es decir, sobre la forma en que los bienes y/o servicios públicos son generados y entregados. Incluye los indicadores de actividades y de componentes que entregan bienes y/o servicios para ser utilizados por otras instancias.

Indicador Estratégico: mide el grado de cumplimiento de los objetivos de las políticas públicas y de los Programas presupuestarios, contribuye a corregir o fortalecer las estrategias y la orientación de los recursos e incluye indicadores de Fin, Propósito y de Componentes que consideran apoyos, bienes y/o servicios que impactan directamente a la población o área de enfoque.

Instancia Evaluadora Externa: Equipo de evaluadores externos, constituidos como personas físicas o morales, adscritos a instituciones públicas o privadas, tanto nacionales como internacionales, con experiencia probada en evaluación y temas específicos requeridos para realizar alguno de los tipos de evaluaciones externas.

Institución: Para la presente evaluación el término Institución se entenderá como sinónimo de Dependencia o Entidad.

Línea base: Es el valor del indicador que se establece como punto de partida para evaluarlo y darle seguimiento.

Matriz de Indicadores para Resultados (MIR): Es la herramienta que permite vincular los distintos instrumentos para el diseño, organización, ejecución, seguimiento, evaluación y mejora de los Programas, resultado de un proceso de planeación realizado con base en la Metodología de Marco Lógico, conforme a lo señalado en la Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados¹⁶.

¹⁶ La Guía para la Construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados, elaborada tanto por CONEVAL como por la SHCP, puede ser consultada en las siguientes direcciones de internet:

Metas: Valor que permite establecer límites o niveles máximos de logro, comunica el nivel de desempeño esperado por la organización, y permite enfocarla hacia la mejora.

Metodología del Marco Lógico (MML): Herramienta de planeación y programación estratégica basada en la estructuración y solución de problemas, que permite organizar de manera sistemática y lógica los objetivos de un Programa y sus relaciones de causalidad; identificar y definir los factores externos al Programa que pueden influir en el cumplimiento de los objetivos; evaluar el avance en la consecución de estos, así como examinar el desempeño del Programa en todas sus etapas.

Monitoreo: Función continua que utiliza la recopilación sistemática de datos sobre indicadores predefinidos para proporcionar a los administradores y a las principales partes interesadas de una intervención para el desarrollo indicaciones sobre el avance y el logro de los objetivos, así como de la utilización de los fondos asignados.

Nivel: La escala de medición, de 1 a 4, establecido en los reactivos de respuesta binaria.

Objetivos: Son los resultados que un Programa público pretende alcanzar a través de la ejecución de determinadas acciones, pueden ser general o específicos. Los objetivos específicos son un conjunto de resultados que a su vez permiten lograr un objetivo general. Los objetivos generales reflejan el resultado que se espera lograr en términos de la atención de un problema público, y se establecen en los distintos instrumentos de planeación de los que se valen las intervenciones públicas.

Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): Son una agenda inclusiva. Abordan las causas fundamentales de la pobreza y nos unen para lograr un cambio positivo en beneficio de las personas y el planeta. Estos 17 Objetivos se basan en los logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, aunque incluyen nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible y la paz y la justicia, entre otras prioridades.

Plan Estatal de Desarrollo (PED): Es el documento que establece los principios básicos sobre los cuales se llevará a cabo la Planeación del Desarrollo en el Estado y que servirá para orientar el funcionamiento de la Administración Pública Estatal. En el presente documento se hace referencia al PED 2019-2024, así como su modificación y adecuación.

Población o área de enfoque Atendida: Población o área que ya fue atendida o beneficiada por las acciones o componentes del Programa presupuestario en el ejercicio fiscal evaluado.

Población o área de enfoque Objetivo: Población o área que el Programa tiene planeado o programado atender en un periodo dado de tiempo, para cubrir la población o área de enfoque

potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normatividad. Cabe señalar que puede corresponder a la totalidad de la población potencial o a una parte de ella.

Población o área de enfoque Potencial: Se refiere al universo global de la población o área de referencia que es afectada por la problemática identificada por el Programa y que es susceptible de ser atendida.

Política Pública: Acción del Gobierno, que tiene como objetivo atender ciertas necesidades de la población (educación, desarrollo social, salud, seguridad pública, infraestructura, comunicaciones, energía, etc.)

Presupuesto basado en Resultados (PbR): Instrumento metodológico cuyo objetivo es que los Recursos Públicos se asignen prioritariamente a los Programas que generan beneficios a la población y, que se corrija el diseño de aquellos que sean susceptibles de mejora. Un presupuesto con enfoque en el logro de resultados consiste en que los órganos públicos establezcan de manera puntual los objetivos que se alcanzaran con los recursos que se asignen a sus respectivos Programas y que el grado de consecución de dichos objetivos pueda ser efectivamente confirmado.

Programa Anual de Evaluación (PAE): Es el documento en el que se determina el tipo de evaluación que se aplicará a los programas públicos del Estado, el calendario de ejecución de las acciones de monitoreo y evaluación de los programas públicos del Estado que están en operación, así como ofrecer a los responsables de la Administración Pública la información que les permita optimizar el proceso de creación de valor público.

Programas Derivados: Los documentos derivados del Plan Estatal de Desarrollo, es decir, los Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y Especiales.

Programa presupuestario (Pp): 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 objetivo.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP): Dependencia del Poder Ejecutivo Federal que tiene como misión proponer, dirigir y controlar la política económica del Gobierno Federal en materia financiera, fiscal, de gasto, de ingresos y deuda pública, con el propósito de consolidar un país con crecimiento económico de calidad.

Secretaría de Planeación y Finanzas (SPF): Dependencia del Poder Ejecutivo Estatal que tiene a su cargo las atribuciones para el despacho de los asuntos que expresamente le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, las demás leyes, reglamentos, acuerdos, decretos, convenios y sus anexos vigentes, así como las que le encomiende el Gobernador.

Seguimiento: Proceso continuo de recolección y análisis de datos para comparar en qué medida se está ejecutando un proyecto, programa, política o recomendaciones en función de los resultados previstos.

Términos de Referencia (TdR): Documento que plantea los elementos estandarizados mínimos y específicos, de acuerdo con el tipo de evaluación y de Programa a evaluar, con base en especificaciones técnicas (perfil de los evaluadores, calendario de entregas de productos, etc.), objetivos de la evaluación (generales y específicos), así como la normatividad aplicable (responsabilidades, alcances, restricciones, etc.).

Unidad Coordinadora de la Evaluación: Dirección de Evaluación, es la coordinadora de los procesos de evaluación del desempeño adscrita a la Subsecretaría de Planeación de la Secretaría de Planeación y Finanzas del Estado de Puebla.

Unidad Responsable (UR): Área de la dependencia o entidad que forma parte de la Administración Pública Estatal, encargada de la ejecución de los Programas presupuestarios, así como la persona del Servicio Público designada como Enlace Institucional de Evaluación.



Secretaría de
Planeación y Finanzas
Gobierno de Puebla



Secretaría de
Movilidad y Transporte
Gobierno de Puebla



Gobierno de Puebla
Hacer historia. Hacer futuro.



SPC
CASIMLO