



SECRETARÍA
FINANZAS Y
ADMINISTRACIÓN
GOBIERNO DE PROGRESO

MECANISMO PARA EL SEGUIMIENTO A LOS ASPECTOS SUSCEPTIBLES DE MEJORA
GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA

DOCUMENTO INSTITUCIONAL DE TRABAJO 2017



PROGRAMAS PRESUPUESTARIOS E008, E009, E043 Y E044
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, MOVILIDAD Y TRANSPORTES



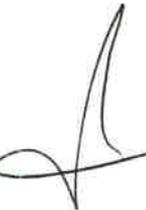


GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA - SISTEMA DE EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO

JOSE ANTONIO GALI FAYAD
GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE PUEBLA

RAÚL SÁNCHEZ KOBASHI
SECRETARIO DE FINANZAS Y ADMINISTRACION

ELABORAN:



FRANCISCO FIDEL TEOMITZI SÁNCHEZ
SUBSECRETARIO DE PLANEACION

ARTURO NEPOMUCENO CRISÓSTOMO
DIRECTOR DE EVALUACION

RODOLFO DE LA ROSA CABRERA
SUBDIRECTOR DE EVALUACION DE PROGRAMAS

SÁUL FEDERICO OROPEZA OREA
JEFE DEL DEPARTAMENTO DE PROGRAMAS ESTATALES

ANA LUZ GUZMÁN FIGUEROA
ANALISTA



ALMA ROSA RUIZ PRIETO
COLABORADORA

UNIDAD RESPONSABLE: SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, MOVILIDAD Y TRANSPORTES

MANUEL ARGÜELLES MOSQUEDA
TITULAR DE LA UNIDAD DE SEGUIMIENTO

FUNDAMENTO LEGAL

El ejercicio de los recursos públicos, por ley, deberá realizarse bajo los principios de legalidad, honestidad, honradez, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, austeridad, transparencia, perspectiva de género y enfocados en los resultados.

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 2 fracción LI, 110 fracciones I, II y VI de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 54 y 79 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental; 108 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 2, 5 fracciones I, IX y XI, 102, 107, 108, 112, 113 fracciones VII, VIII y IX, 114 fracciones III, IV, VIII, IX y XI de la Ley de Presupuesto y Gasto Público del Estado de Puebla; 46, 49, 51 y 52 de la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Puebla; 35 fracción LXXXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla; 8 fracción LXXVIII, 52 fracciones XXXII y XXXIII, y 55 fracciones II, VII, VIII, XIII y XVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas y Administración.

De conformidad con lo anterior, se establece que los recursos públicos se ejerzan con base en los criterios de legalidad, honestidad, honradez, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, austeridad, transparencia, perspectiva de género y orientados a resultados, los cuales deben ser evaluados por instancias técnicas de evaluación o por organismos independientes especializados en la materia.

Asimismo, se señala que las Dependencias y Entidades deben dar seguimiento a las recomendaciones derivadas de las evaluaciones realizadas a los Programas Presupuestarios a su cargo; a fin de impulsar la asignación estratégica de los recursos públicos y lograr una mejora en la calidad del gasto público favoreciendo la rendición de cuentas. Lo anterior, con el objetivo de estar en posición de retroalimentar las metas y estrategias de los planes y programas, y con ello que la toma de decisiones se establezca en función de las prioridades y objetivos especificados en la planeación estatal.

De esta manera, de acuerdo a las atribuciones de la Dirección de Evaluación adscrita a la Subsecretaría de Planeación con relación al Sistema de Evaluación del Desempeño (SED), y en el marco de las actividades señaladas en el Programa Anual de Evaluación (PAE) 2016, la Dirección de Evaluación coordinó y supervisó la Evaluación de los Programas Presupuestarios (Pp):







Programa Presupuestario (Pp)	Tipo de Evaluación	Ejercicio Fiscal evaluado	Instancia Evaluadora
E008 Interconectividad Estatal	Indicadores	2015	Proyectos y Planeación Integral (PPI)
E009 Incrementar la Inversión en Infraestructura	Diseño	2016	Dirección de Evaluación de la Secretaría de Finanzas y Administración
E043 Programa de Movilidad	Diseño	2016	Dirección de Evaluación de la Secretaría de Finanzas y Administración
E044 Fomento a la Fluidez Vehicular	Diseño	2016	Dirección de Evaluación de la Secretaría de Finanzas y Administración

Además, publicó los resultados de la evaluación en:

<http://evaluacion.puebla.gob.mx/index.php/resultadosevaluaciones>

- 2016 » Programas Presupuestarios » Indicadores » E008 interconectividad estatal
- 2016 » Programas Presupuestarios » Diseño » E009 Incrementar la Inversión en Infraestructura; E043 Programa de Movilidad; E044 Fomento a la Fluidez Vehicular

PROCESO DE SEGUIMIENTO A LOS ASM

Los hallazgos, oportunidades, debilidades y amenazas identificados en la evaluación del desempeño permiten implementar acciones para mejorar los programas y las políticas públicas, a fin de elevar la calidad del gasto público.

En el marco de la Nueva Gestión Pública y como parte de la implementación de una estrategia integral que impulsa la consolidación de la modernización de la Administración Pública Estatal hacia una Gestión para Resultados y con ello la creación de valor público, la Dirección de Evaluación estableció en el PAE 2017, la formalización y seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) de las evaluaciones realizadas en el año 2016, cuyo propósito fundamental es retroalimentar el ciclo presupuestario a través de la vinculación de los resultados de las evaluaciones practicadas, con el proceso de programación 2018; lo anterior en congruencia con el objetivo y meta señalados en el Programa Estratégico 34 del Eje 5 del Plan Estatal de Desarrollo 2017-2018.

Cabe mencionar que los ASM son los hallazgos, oportunidades, debilidades y amenazas identificadas en la evaluación, las cuales pueden ser atendidas para la mejora de los

programas con base en las recomendaciones y sugerencias señaladas por la instancia evaluadora, cuyo seguimiento se realiza con el propósito de contribuir a la mejora de los Pp y fortalecer el ciclo presupuestario.

Considerando lo anterior, derivado de las evaluaciones practicadas en 2016, se identificaron los ASM más significativos con el objeto de mejorar el diseño, funcionalidad y la consecución de los objetivos para los cuales fue creado el Programa Presupuestario.

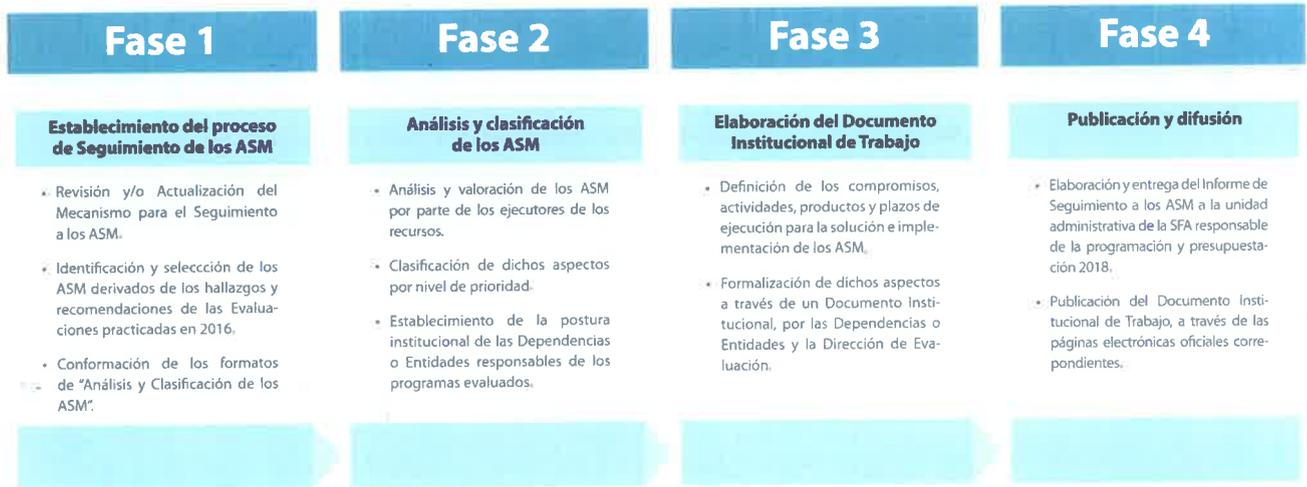
La de Evaluación, estableció el Proceso de Seguimiento a los ASM de acuerdo a lo señalado en los numerales 11 y 19 del PAE 2017, considerando la metodología empleada a nivel federal por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) para este mismo fin. Este proceso tiene como propósito establecer el mecanismo oficial con el cual las evaluaciones realizadas retroa-



limenten el ciclo presupuestario hacia la mejora continua y la cual contempla las fases descritas en la *Figura 1. Proceso de Seguimiento a los ASM 2017.*

» Cabe mencionar que el mecanismo antes descrito, fue presentado el día 12 de julio de 2017 en el “Taller de capacitación para la evaluación externa de los Programas Presupuestarios y Fondos Federales”, y el material se encuentra publicado en la liga: http://evaluacion.puebla.gob.mx/pdf/material/capacitacion_asm_2017.pdf

FIGURA 1. Proceso de Seguimiento a los ASM 2017



El proceso referido dio inicio con el envío de los formatos de "Análisis y clasificación de los ASM" y concluirá con la publicación de los Documentos Institucionales de Trabajo (DIT), instrumentos mediante los cuales se formalizan los ASM aceptados por cada Dependencia o Entidad participante.

Igualmente, a fin de apoyar la toma de decisiones en el proceso de asignación presupuestal de las políticas y programas públicos del Estado, el presente DIT validado y firmado, se enviará a la Subsecretaría de Egresos de la Secretaría de Finanzas y Administración (SFA), para que los ASM aceptados por las Dependencias y Entidades sean considerados en el proceso de programación de los Pp del próximo ejercicio fiscal, incrementando así la eficiencia, eficacia y calidad de la Gestión Pública Estatal.

POSTURA INSTITUCIONAL

En el marco del SED, se formalizan los compromisos por parte de los responsables de los programas y políticas públicas, lo que contribuye a la mejora del gasto público, fortaleciendo la Gestión para Resultados.

Por lo previamente expuesto, y con base en la información proporcionada por la Unidad de Seguimiento de la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes mediante el oficio SIMT-US/033/2017, la Dirección de Evaluación de la Subsecretaría de Planeación de la Secretaría de Finanzas y Administración, elaboró el presente Documento Institucional de Trabajo, en el cual se formaliza la Postura Institucional y el compromiso de implementación de los Aspectos Susceptibles de Mejora identificados en las Evaluaciones de Indicadores y de Diseño efectuadas en 2016 de los Programas Presupuestarios E008, E009, E043 y E044. Al respecto, se acuerda lo siguiente:

» El titular de la Unidad de Seguimiento de la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes designado como Enlace Institucional de Evaluación

mediante el oficio No. SUB/OPC/015/2017, dará seguimiento a las acciones que se describen en los Anexos I. E008, II. E009, III. E043 y IV. E044. Dichas acciones corresponden a la aceptación de 20 de las 59 recomendaciones que fueron analizadas y clasificadas por dicha Dependencia.

» La fecha de término para la implementación de los ASM referentes al diseño de los Pp E008, E009, E043 y E044, será a más tardar el quince de noviembre del año en curso en correspondencia con la entrega al Congreso del Estado de la iniciativa de Ley de Egresos del Estado por parte del Ejecutivo, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 50 fracción III de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla.



» La evidencia que permitirá verificar la implementación de los ASM al diseño de los Pp, serán los elementos de la programación del ejercicio 2018, entendiéndose por elementos de programación al diagnóstico del Pp, Árbol de Problemas, Árbol de Soluciones, Concentrado, Matriz de Indicadores para Resultados y Fichas Técnicas de Indicadores.

» La fecha de término de aquellos ASM diferentes al diseño del programa presupuestario no deberá ser mayor al proceso de programación del ejercicio fiscal 2019. Por otro lado, la evidencia del avance de la implementación de dichos ASM podrá ser requerida

en cualquier momento por la Dirección de Evaluación para su verificación.

» La evidencia y plazo para el cumplimiento de las recomendaciones de carácter interinstitucional serán definidas por las Dependencias involucradas.

» Asimismo, en cumplimiento a la normativa aplicable en materia de transparencia y rendición de cuentas, la Dirección de Evaluación publicará el presente DIT en la sección de ASM del portal web del "Sistema Estatal de Evaluación del Desempeño", disponible en: <http://www.evaluacion.puebla.gob.mx>

El presente Documento Institucional de Trabajo se firma por duplicado y de común acuerdo por los Titulares de las Unidades Administrativas involucradas en el Proceso de Seguimiento a los ASM derivados de las Evaluaciones de los Pp E008, E009, E043 y E044, en la Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, Pue., a los veintidós días del mes de agosto de dos mil diecisiete.

Por la Secretaría de Finanzas y Administración:



Francisco Fidel Teomitzi Sánchez
Subsecretario de Planeación



Arturo Neponuceno Crisóstomo
Director de Evaluación

Por la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes:



Manuel Argüelles Mosqueda
Titular de la Unidad de Seguimiento

Anexo I

E008 – Interconectividad estatal

Núm.	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)
1	Justificación de la creación y diseño del programa	<p>H: No cuenta con un diagnóstico profundo que contenga un sustento teórico o empírico que fundamente las relaciones causales identificadas y recopile información de experiencias en otros escenarios con intervenciones gubernamentales similares.</p> <p>R: Elaborar un documento de diagnóstico formal del problema central que pretender atender el programa.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>Sí</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>Sí</p>	Es viable aceptar el Aspecto Susceptible de Mejora ya que la SIMT ya cuenta con un Diagnóstico 2017	Institucional	<p>Subsecretaría de Obra Pública y Comunicaciones</p> <p>Dirección de Recursos Financieros</p>
2	Población potencial, objetivo y estrategia de cobertura	<p>H: No se encontró un documento en el que se plasme la metodología mediante la cual se determinan los criterios de focalización.</p> <p>R: Integrar un documento que contenga in extenso la metodología para cuantificación de la población objetivo, así como incluir en el formato de "Análisis de la Población Objetivo" un campo en el que la unidad responsable explique de manera resumida cómo definió los criterios de focalización y las fuentes de información.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>Sí</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>Sí</p>	Es viable aceptar el Aspecto Susceptible de Mejora ya que la SIMT, cuenta con una metodología 2015, 2016 y 2017, que define los criterios para el Análisis de la Población Objetivo (APO).	Institucional	<p>Subsecretaría de Obra Pública y Comunicaciones</p> <p>Dirección de Recursos Financieros</p>
3	Población potencial, objetivo y estrategia de cobertura	<p>H: La población objetivo tal y como se presenta en el resumen narrativo del Propósito es muy general.</p> <p>R: Realizar una adecuada focalización de la población objetivo en el resumen narrativo del Propósito.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	El beneficio de obras de infraestructura carretera y vías de comunicación deben ser en beneficio de la población general del estado, es por eso que no se focaliza en determinados sectores de la población.	Institucional	<p>Subsecretaría de Obra Pública y Comunicaciones</p> <p>Dirección de Recursos Financieros</p>

E008 – Interconectividad estatal

Núm.	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)
4	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observa que el Fin del programa - Contribuir a la planeación de la obra pública- no es un objetivo superior al que se contribuye y se espera lograr en el mediano o largo plazo.</p> <p>R: Replantear el contenido del Fin para que su objetivo sea el de elevar los ingresos y la calidad de vida de los habitantes del estado.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>El Fin del programa se considera como un objetivo de un nivel superior ya que está definido en el Programa Sectorial de Infraestructura y Transportes alineado al Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017.</p>	Institucional	<p>Subsecretaría de Obra Pública y Comunicaciones</p> <p>Dirección de Recursos Financieros</p>
5	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: El Propósito no es único. Se puede apreciar que hay dos objetivos.</p> <p>R: Redefinir el resumen narrativo del Propósito, cumpliendo con los criterios establecidos por la MML.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>Solo se cuenta con un objetivo, que son los habitantes del estado de Puebla que requieren interconectividad estatal, obras de infraestructura y de servicios básicos, tal como se muestra en el análisis de población objetivo</p>	Institucional	<p>Subsecretaría de Obra Pública y Comunicaciones</p> <p>Dirección de Recursos Financieros</p>
6	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Ninguno de los indicadores del programa tiene la totalidad de las características de Claridad, Relevancia, Económico, Monitoreable y Adecuado (CREMA).</p> <p>R: Solventar las debilidades en la lógica horizontal-vertical del programa y definir indicadores que cumplan con los criterios CREMA.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>En la Ficha técnica del indicador para resultados se muestra que el indicador es claro: porque los usuarios no especializados, saben que es un índice. Es relevante porque refleja el índice de carretera atendida con el programa. Es económico porque la serie estadística que verifica la asignación de los recursos se puede consultar de manera gratuita. Es monitoreable porque la instancia que lleva este seguimiento es independiente a la Secretaría de Infraestructura. Es adecuado ya que el indicador aporta una base que alimenta la comprobación del avance en la asignación de recursos.</p>	Institucional	<p>Subsecretaría de Obra Pública y Comunicaciones</p> <p>Dirección de Recursos Financieros</p>

E008 – Interconectividad estatal

Núm.	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)
7	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: El indicador del propósito no es relevante para el objetivo, al no reflejar el incremento en la interconectividad estatal, obras de infraestructura y de servicios básicos, como se señala en el resumen narrativo.</p> <p>R: Redefinir el indicador vinculado al Propósito.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>El indicador del propósito "Porcentaje de Transitabilidad", es relevante porque refleja el porcentaje de transitabilidad de la red carretera del estado, en beneficio de la población objetivo, el cual es medible, tiene una frecuencia de medición anual y un método de cálculo.</p> <p>Asimismo, la Metodología del Marco Lógico, permite agregar más de un indicador para medir cualquier nivel de la matriz, sin embargo el sistema permite agregar solo uno, por lo que se le da prioridad al indicador de mayor impacto.</p>	Institucional	<p>Subsecretaría de Obra Pública y Comunicaciones</p> <p>Dirección de Recursos Financieros</p>
8	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Las metas establecidas en el Fin, Propósito y Componentes no cumplen con todos los criterios establecidos por la pregunta 12.</p> <p>R: Replantear las metas con base en algún estudio o análisis y con fuentes de información oficiales.</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>Es Viable aceptar el Aspecto Susceptible de Mejora debido a que a la fecha las metas cumplen con las características establecidas en la recomendación.</p>	Institucional	<p>Subsecretaría de Obra Pública y Comunicaciones</p> <p>Dirección de Recursos Financieros</p>

Anexo II

E009 – Incrementar la Inversión en Infraestructura

Núm.	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)
1	Justificación de la creación y diseño del programa	<p>H: En el documento denominado Árbol del Problema, se define el problema central, sin embargo, se observó oportunidad de mejora en la redacción, ya que no se formuló como un hecho negativo o como una situación que pueda ser revertida, sino como la ausencia de un bien o servicio.</p> <p>R: Se sugiere verificar la redacción, con base en las características establecidas en la Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) emitida por el Consejo Nacional para la Evaluación de la Política Social (CONEVAL).</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>En el árbol de problemas se detalla el siguiente problema: "LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE REQUIEREN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA EDIFICADA CUENTAN CON INSUFICIENTES OBRAS MODERNAS EJECUTADAS CON EFICIENCIA Y EFICACIA", el cual se encuentra redactado bajo la metodología de MML ya que asevera que si cuentan con obras pero que son insuficientes, no anuncia la ausencia de ningún servicio.</p>	Institucional	SIMT
2	Justificación de la creación y diseño del programa	<p>H: No se encontró algún documento de diagnóstico específico para el Pp, no obstante, en el esquema denominado árbol del problema, se establecen causas y efectos del problema, sin embargo, no se cuantifica o describe a la población que presenta el problema, ni su ubicación territorial</p> <p>R: Se sugiere integrar formalmente un documento en el que se especifiquen las causas, efectos y características del problema que atiende el programa, así como la identificación, cuantificación y características de la población que presenta el problema. Esta información permitirá dimensionar adecuadamente la necesidad que presenta la población y ubicar geográficamente las zonas que presentan mayores vulnerabilidades a nivel estatal en cuanto a la carencia de infraestructura.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>En el Documento Análisis de la población objetivo se encuentra la referencia sobre la definición de la población y la cuantificación de la población del Estado de Puebla. Se integra el documento llamado Árbol del Problema en donde se especifican las causas, efectos, características de lo que representa el problema para los habitantes beneficiados con la Inversión en infraestructura.</p>	Institucional	SIMT
3	Justificación de la creación y diseño del programa	<p>H: No se encontró alguna evidencia documental que sustente que el programa presupuestario ha tomado en consideración información teórica o empírica documentada para fortalecer la intervención en materia de inversión en infraestructura.</p> <p>R: Se sugiere integrar al diagnóstico un apartado en el que se aborden experiencias documentadas sobre alguna intervención del mismo tipo en gobiernos estatales, del ámbito federal o de otros países; así como de estudios realizados por instituciones académicas u organismos, a fin de que, con base en el análisis de los mismos, se considere en la planeación, la adopción de casos de éxito, así como el fortalecimiento la estructura lógica del programa a través de la verificación de los elementos que se consideran causantes del problema a atender.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>En el documento Análisis de población junto con el Árbol del problema se define la evolución de cobertura como evidencia documental de la inversión en infraestructura.</p>	Institucional	SIMT



E009 – Incrementar la Inversión en Infraestructura

Núm.	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)
4	Análisis de la población potencial y objetivo	<p>H: El Pp cuenta con evidencia documental en la identifica y cuantifica los conceptos poblacionales, sin embargo, no se especifica la metodología utilizada para la identificación de las poblaciones, así como no establece las fuentes de información que validen la cuantificación de cada concepto poblacional.</p> <p>R: Se sugiere integrar en un documento la metodología para la cuantificación de los conceptos poblacionales, así como, verificar los criterios de focalización considerando todos los elementos que motivaron la intervención pública, puesto que la correcta definición de las poblaciones permite establecer estrategias precisas y delimitadas para la atención del problema público, asimismo, es importante establecer las fuentes de información oficiales a fin de actualizar y dar seguimiento a la cobertura del programa.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>Acorde con la metodología del Índice de Competitividad Internacional, en IMCO-EGAP se engloba en el análisis 10 factores que permiten conocer las distintas posibilidades de atracción o retención de inversiones y, con ello, explicar claramente la competitividad de una región en el mediano y largo plazo.</p> <p>Dichos factores son:</p> <p>Sistema de derecho confiable y objetivo. Manejo sustentable del medio ambiente. Sociedad incluyente, preparada y sana. Economía dinámica e indicadores estables. Sistema político estable y funcional. Mercados de factores de producción eficientes (capital, mano de obra, energía y suelos). Sectores precursores de clase mundial (telecomunicaciones, transporte y sector financiero). Gobierno eficiente y eficaz. Aprovechamiento de las relaciones internacionales.</p> <p>Los conceptos de metodología se encuentran en el indicador de propósito donde se establece los criterios precisos para la atención del problema.</p>	Institucional	SIMT
5	Análisis de la población potencial y objetivo	<p>H: Se observó que el Pp no cuenta con evidencia documental adicional al formato de análisis de la población objetivo en la que se pueda verificar el grado de sistematización de la información.</p> <p>R: Se recomienda generar los mecanismos necesarios a fin de contar con un registro detallado de las características socioeconómicas y específicas de los solicitantes de obra pública. Esto permitirá desarrollar un análisis profundo de la información estadística y demográfica que caracteriza a la población que presenta el problema público y en consecuencia, permite desarrollar una estrategia con líneas de acción precisas y delimitadas en términos sociodemográficos, económicos y geográficos.</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>Es viable aceptar el Aspecto Susceptible de Mejora debido a que ya existe un mecanismo de sistematización, que es la Propuesta Anual de Inversión.</p>	Institucional	SIMT

E009 – Incrementar la Inversión en Infraestructura

Núm.	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)
6	Análisis de la población potencial y objetivo	<p>H: Al momento de la evaluación no se encontró evidencia documental sobre la elaboración de una estrategia de cobertura. Siendo éste un instrumento metodológico de planeación, que permite proyectar el ciclo de vida del programa y al mismo tiempo lo orienta a mejorar su desempeño y resultados; asimismo constituye un ejercicio para la proyección de metas de mediano y largo plazo mediante las cuales y comunica el avance gradual que el programa tendrá con respecto a la atención de la totalidad de la población objetivo.</p> <p>R: Se recomienda elaborar una estrategia de cobertura, integrando un análisis de priorización, en el que se brinde atención en el corto plazo a aquellos municipios y/o Dependencias que se considere más urgentes de ser atendidos postergando para el mediano y largo plazos aquellos que presentan menor necesidad en términos de infraestructura para el desarrollo social.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>Si</p>	Es viable aceptar el Aspecto Susceptible de Mejora debido a que ya existe un mecanismo de sistematización, que es la Propuesta Anual de Inversión.	Institucional	SIMT
7	Análisis de la población potencial y objetivo	<p>H: Se observó oportunidad de mejora en cuanto a los procedimientos del programa para la selección de beneficiarios y/o proyectos.</p> <p>R: Se sugiere la elaboración de un procedimiento específico para la selección (priorización) de los proyectos que incluyan los criterios de elegibilidad claramente especificados, que se encuentren estandarizados, sistematizados y se difunda públicamente.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	En el documento denominado análisis de la población objetivo se establece claramente la población de referencia, población potencial, población objetivo y población atendida.	Institucional	SIMT
8	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó que las actividades 1.1, 1.9, 1.10, 1.15, 2.1, 2.12, 2.24, presentan oportunidad de mejora en cuanto a su redacción al no especificar con claridad la acción a realizar.</p> <p>R: Se sugiere verificar la redacción de las actividades a fin de establecer con precisión las acciones a emprender, mediante las cuales se movilizaran los insumos para producir cada uno de los bienes y/o servicios (componentes) que produce o entrega el programa.</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>	Es viable aceptar el Aspecto Susceptible de Mejora y se va a implementar para el 2018	Institucional	SIMT

E009 – Incrementar la Inversión en Infraestructura

Núm.	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)
9	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó oportunidad de mejora en cuanto la relación causal entre las actividades y sus componentes, limitando la generación de sus componentes.</p> <p>R: Se sugiere verificar las relaciones de causalidad de acuerdo a la Metodología del Marco Lógico, identificando con las acciones a emprender, mediante las cuales se movilizaran los insumos para producir cada uno de los bienes y/o servicios (componentes) que produce o entrega el programa.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>El programa cuenta con 3 componentes los cuales tienen diferentes actividades; estas contribuyen a mejorar la competitividad del estado mediante la planeación de obra pública</p>	Institucional	SIMT
10	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó oportunidad de mejora en la redacción de los componentes, ya que no se identifica con precisión el bien o servicio que se proporcionará.</p> <p>R: Se recomienda verificar la redacción de los componentes, así como, la lógica vertical de los diferentes niveles de la MIR, realizando un análisis de las relaciones causales, con el fin de identificar los bienes y/o servicios necesarios para brindar obras de infraestructura que demanda la población.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>No se acepta el ASM ya que se considera adecuada la redacción de los componentes de las diferentes actividades.</p>	Institucional	SIMT
11	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó que el objetivo central que se plantea para el programa es el incremento de la competitividad, dicho objetivo se ubica en un nivel superior al ámbito de acción del programa, lo anterior debido a que el concepto de competitividad, medido a través del Índice General de Competitividad Estatal, valora la contribución de diversos actores del sector público, social y privado, respecto a la capacidad del estado para atraer y retener talento e inversiones.</p> <p>R: La recomendación es reubicar este objetivo y su indicador al nivel más alto de la MIR.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>El programa presupuestario busca contribuir en una pequeña porción a la competitividad en los sectores público, social y privado, por lo cual se considera adecuado para el Pp.</p>	Institucional	SIMT

E009 – Incrementar la Inversión en Infraestructura

Núm.	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)
12	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó oportunidad de mejora en la redacción del resumen narrativo de fin, ya que presenta rasgos muy similares con el nivel propósito, asimismo la extensión del objetivo es amplia, identificando varios objetivos.</p> <p>R: Se recomienda verificar la redacción del nivel fin, identificar un solo objetivo de nivel superior al que contribuya el programa.</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>	Se verificará la redacción del nivel fin, identificando un solo objetivo de nivel superior al que contribuya al programa.	Institucional	SIMT
13	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó oportunidad de mejora en cuanto a los indicadores de nivel de actividad, ya que se estableces variables para su medición.</p> <p>R: Se recomienda a la Unidad Responsable de elaborar el Manual de Programación en los siguientes ejercicios fiscales, indicar a las Dependencias y Entidades la construcción de indicadores en ese nivel ya que esto permitirá dimensionar adecuadamente los logros en dicho nivel, así como darle al Pp una mayor orientación al desempeño.</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>	Este ASM es aceptado por la dependencia debido a que permitirá dimensionar adecuadamente los logros en el nivel de actividad, una mejor medición y dar al Pp una mayor orientación al desempeño.	Institucional	SIMT
14	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó oportunidad de mejora en la frecuencia de medición del indicador de nivel propósito, ya que se establece como anual, sin embargo, la medición de dicho indicador emitido por el IMCO ha sido en 2010, 2012 y 2014.</p> <p>R: Se sugiere verificar los elementos de su metodología a fin de citar su información básica con mayor precisión.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	El sistema para ese ejercicio fiscal, no permite una frecuencia de medición bienal.	Institucional	SIMT

(Handwritten marks: a blue checkmark and a vertical line)

E009 – Incrementar la Inversión en Infraestructura

Núm.	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)
15	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó una baja orientación al desempeño en los indicadores de componentes, debido a que se construyeron indicadores que relacionan las acciones realizadas con respecto a las acciones programadas, por lo que las metas sexenales se mantienen en 100 por ciento; esto no permite verificar en qué medida se ha mejorado la calidad eficiencia o eficacia de los bienes y servicios que produce el programa.</p> <p>R: Se sugiere establecer variaciones porcentuales o establecer denominadores relacionados con la población objetivo o potencial que permitan dimensionar el avance en los resultados del programa.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>De forma metodológica es correcta la observación, sin embargo aplicada a esta Dependencia no, ya que somos una Secretaría que contribuye de manera transversal a elevar diferentes indicadores como son índice de desarrollo humano, número de pueblos mágicos, carencias por acceso a los servicios básicos, pero no se pueden medir de manera directa con las acciones que aquí se ejecutan, ya que se contribuye de manera marginal.</p>	Institucional	SIMT
16	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Los medios de verificación del nivel de componentes se establecen como bases y registros internos de la Unidad Responsable sin un nombre específico, por lo que no son accesibles a cualquier persona y en consecuencia no es posible replicar el cálculo de los indicadores.</p> <p>R: Se sugiere especificar claramente las fuentes de información, estableciendo con precisión los portales de internet de los documentos. Para el caso de los medios de verificación generados por la misma dependencia se recomendando el establecer el nombre completo del documento y el área responsables de generar dicha información.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>No se acepta el Aspecto Susceptible de Mejora (ASM) ya que la información que se emplea para medir los indicadores del programa se obtiene de fuentes internas, información que no necesariamente es de acceso público o que fuentes externas lo midan por no ser de su interés.</p>	Institucional	SIMT
17	Presupuesto y rendición de cuentas	<p>H: Se observó que se cuenta con desglose de los gastos en el que incurre el programa para generar los bienes y servicios. Presentando gastos en los capítulos 1000, 2000, 3000 y 4000. Sin embargo, al no estar definidos claramente los bienes y servicios del programa no es posible calcular costos unitarios.</p> <p>R: Se recomienda establecer una clara diferenciación entre los servicios que otorga la institución, y en segundo lugar lograr que el registro contable llegue a tal grado de desagregación que permita estimar costos unitarios para medir el grado de eficiencia en el ejercicio de recursos.</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>Es viable aceptar el Aspecto Susceptible de Mejora debido a que la SIMT desglosa los bienes y servicios que se reportan a través del SIGAD</p>	Interinstitucional	SIMT SFA

Anexo III

E043 – Programa de Movilidad

Núm.	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)
1	Justificación de la creación y diseño del programa	<p>H: El diagnóstico permite identificar el número de rutas que conforman la red de transporte, las zonas de la ciudad donde existe una sobreposición de rutas, el tiempo de recorrido, la velocidad en que circulan y las condiciones de las unidades que prestan el servicio.</p> <p>R: Se recomienda incluir en el diagnóstico la cuantificación de la población que presenta el problema, así como el plazo explícito para medir los avances en la solución de la problemática. Asimismo, se sugiere retomar estudios previos realizados en otras ciudades por instituciones públicas y privadas a nivel nacional e internacional en materia de movilidad y transporte.</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 el ASM y se considerará que actualmente el Pp en el diagnóstico del problema se establece claramente que los habitantes del Estado de Puebla demandan transportes motorizados competitivos, debido a las dificultades que presentan para desplazarse tanto en el interior, como fuera de la ciudad, además de contar con estudios técnicos de reconocimiento de itinerario de rutas, ubicación de bases de sitio y factibilidad de nuevas rutas en sus diferentes modalidades en la ciudad de Puebla, por ello la recomendación se acepta para el ejercicio fiscal 2018.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
2	Análisis de la población potencial y objetivo	<p>H: Se identificó que los beneficiarios directos de este programa son los concesionarios y permisionarios de la entidad, no los usuarios del Sistema de Transporte Público.</p> <p>R: Se recomienda identificar y determinar con precisión la población susceptible de recibir los beneficios del programa, así como, documentar paso a paso el mecanismo utilizado para la identificación de su población objetivo.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La institución no acepta el ASM, ya que en el documento denominado Análisis de la Población Objetivo, se especifica de manera clara la población de referencia, la población potencial, población objetivo y población atendida. Además de contar con un padrón de concesionarios y permisionarios del transporte público en el Estado de Puebla.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
3	Análisis de la población potencial y objetivo	<p>H: De acuerdo con la información proporcionada por la Unidad Responsable del programa, es posible afirmar que es mediante los "Convenios suscritos en materia de transporte" donde se establecen las características de la población a la que están enfocadas las acciones del programa.</p> <p>R: Se sugiere a la Subsecretaría de Transportes desarrollar una base de datos sistematizada y conjunta; es decir, que reúna la información generada por todas las Unidades Responsables de acuerdo a cada nivel de la MIR. Esta sistematización permitirá identificar con precisión las características de la población a quien va dirigido el programa; así como los avances y/o alcances de las acciones implementadas en materia de movilidad y transporte.</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 el ASM para el ejercicio fiscal 2018, sin embargo es importante mencionar que a la fecha ya se cuenta con una base de datos que reúne la información del programa para su evaluación. En el documento denominado Población Objetivo, se establece que la población atendida son los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio y son atendidos. Asimismo, la Subsecretaría de Transportes sí cuenta con una base que reúne la información general para la evaluación del programa, sin embargo sí se puede sistematizar la información, misma que pueda ayudar a tener identificadas las características de los diferentes conceptos poblacionales.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes




E043 – Programa de Movilidad

Núm.	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)
4	Análisis de la población potencial y objetivo	<p>H: El programa de movilidad a cargo de la Subsecretaría de Transportes, no cuenta con una estrategia de cobertura documentada.</p> <p>R: Se recomienda elaborar una estrategia de cobertura de mediano o largo plazo en función del avance en la resolución de la problemática vivida en el Estado de Puebla, referente a movilidad. Asimismo, incluir dicha estrategia de cobertura, dentro de sus principales instrumentos de planeación como el Programa Sectorial; finalmente se sugiere a la Unidad de Programación y Presupuesto incluir dentro del documento "Análisis de la Población Objetivo", un apartado donde las dependencias describa la estrategia de cobertura implementada para el programa.</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 el ASM, el cual se considerará para la programación del ejercicio fiscal 2018. La Subsecretaría de Transportes sí cuenta con una estrategia de cobertura documentada como: estudios técnicos de transportes, concesiones nuevas de servicio mercantil, base de parque vehicular del servicio público y mercantil. Todo lo anterior para conocer de manera específica la población potencial y población objetivo del programa a mediano y largo plazo en función del avance en la resolución de la problemática vivida y cumpliendo con la Ley de Transporte vigente.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
5	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Las actividades 1.2; 2.1; 2.3; 3.2 y 3.3, en su redacción describen la entrega de dos o más servicios a diferentes tipos de beneficiarios; lo cual, conforme a la normatividad vigente conlleva procesos y/o trámites distintos. Aunado a lo anterior, se utiliza "los concesionarios y permisionarios cumplen con los requisitos establecidos en la ley y reglamento de transporte para el Estado de Puebla vigentes", en más de una actividad.</p> <p>R: Se sugiere priorizar las acciones en función de las necesidades resultantes de los estudios de movilidad y técnicos realizados; así como replantear los supuestos en función de la actividad e incluirlas cronológicamente en la Ficha técnica de la MIR.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>Las actividades 1.2: Autorizar 300 estudios técnicos en sus diferentes modalidades de ruta fija y taxi en la ciudad de Puebla e interior del estado que cumplen con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente.; la 2.1: "elaborar 80 estudios de cambio de modalidad, transporte escolar y ampliaciones de rutas que cumplen con lo establecido en la ley"; la 2.3: "elaborar 1 estudio socioeconómico de los municipios con alto grado de marginación en el Estado de Puebla"; la 3.2: "elaborar estudios técnicos de reconocimiento de itinerarios de la rutas, permiso de reducida importancia y fusión de rutas fijas que cumplen con lo establecido en la ley" y la actividad 3.3: "elaborar estudios técnicos de creación de rutas, ubicación de bases, terminales y nuevas rutas en la modalidad de ruta fija y taxi cumplan con lo establecido en la ley" siguen la línea de concesionarios, sin embargo las actividades a realizar contribuyen al beneficio de toda la población objetivo. Las actividades que se realizan para lograr el Componente 1 su frecuencia de medición es semestral. Por lo anterior, las actividades tanto de concesionarios como permisionarios están claramente definidas y encaminadas al fin del programa.</p>	Específico	Dirección de Ingeniería

E043 – Programa de Movilidad

Núm.	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)
6	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Es importante señalar que tras el análisis realizado, el componente 5 "Atención ciudadana en temas de movilidad a través de tecnologías de la información y comunicaciones otorgada", no es pertinente, pues no contribuye al logro del propósito ni del objetivo del programa; adicionalmente este servicio no es competencia de la Subsecretaría de Transportes según lo descrito en su Reglamento Interior.</p> <p>R: De acuerdo a lo anterior, se sugiere a la Dependencia establecer componentes acordes a su normativa interna.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>El componente 5 se refiere a tener actualizadas las diferentes bases con la que cuenta la Subsecretaría de Transportes para la atención eficiente de la población a la que va dirigida el programa, las actividades del componente 5 que son: 1 "realizar mantenimientos generales a los equipos de cómputo y 2 "realizar revisiones y actualizaciones al portal de transparencia", están encaminadas al beneficio tecnológico del programa.</p> <p>Las actividades que se realizan para lograr el Componente 5, su frecuencia de medición es semestral. Asimismo estas actividades son ejecutadas por áreas Jurídico-administrativas, que si bien no tienen un impacto inmediato en el componente si lo tienen de manera indirecta.</p>	Específico	<p>Dirección General Administrativa</p> <p>Dirección General Jurídica</p>
7	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: La redacción del Propósito no es claro, pues no se expresa si el resultado esperado del programa está relacionado con la satisfacción de la demanda de transporte o con alternativas de movilidad eficientes y seguras para los habitantes del Estado de Puebla, así como no está expresado como una situación alcanzada. Asimismo, el supuesto únicamente se enfoca a un servicio de transporte de uso exclusivo de los habitantes de la zona metropolitana de la entidad; limitando la cobertura del programa.</p> <p>R: Por lo anterior, se sugiere a la Unidad Responsable de la construcción de la MIR, realizar las adecuaciones necesarias conforme la "Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados" elaborada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; y la "Guía para la elaboración de Matriz de Indicadores" publicada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). Además, de determinar claramente qué cambio se desea lograr en la población objetivo con la operación del programa.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>El propósito "los habitantes del Estado de Puebla que demandan transporte motorizado y que pueden contar con el servicio, se beneficien con alternativas de movilidad eficientes y seguras" está redactado como una situación alcanzada que permita lograr que la población objetivo del programa se atienda en su totalidad, por lo tanto se considera que el problema está implícito, es decir, que a falta de estas alternativas de movilidad, no es posible atender la demanda del desplazamiento de la población, por ello la solución es proveer de estas alternativas que faciliten la transitabilidad.</p>	Específico	<p>Subsecretaría de Transportes</p>

E043 – Programa de Movilidad

Núm.	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)
8	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se encontró que entre las atribuciones conferidas a la Secretaría de Transportes no se encuentra la procuración y/o el impulso a la competitividad de los habitantes del Estado de Puebla.</p> <p>R: Se sugiere a la Dependencia responsable del Pp E043 modificar el objetivo del nivel de Fin acorde a sus atribuciones, que le permita cumplir el logro del objetivo a través de su gestión; asimismo que el fin sea efecto directo del propósito.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p>	No	<p>Se revisó la consistencia del fin u objetivo superior con las atribuciones de la UR del programa. Cabe señalar que, como Subsecretaría de Transportes, uno de sus objetivos es garantizar al Estado infraestructura de transportes moderna y suficiente, que promuevan mayores servicios de calidad y competencia, respondiendo así a las expectativas de la ciudadanía. Después del análisis, se llegó a la conclusión de que modificar el objetivo no incide positivamente en el beneficio para población, sin embargo, está redactado de esa forma porque sólo así se apega al alcance de la gestión de la Dependencia, es decir, un modo realista de darle atención.</p>	Específico Subsecretaría de Transportes
9	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: El resumen narrativo de los componentes 4 y 5 no fueron identificados en los documentos normativos y de planeación (Actualización del Programa Sectorial de Transportes y la Ley de Transportes del Estado de Puebla) analizados al momento de realizarse esta evaluación.</p> <p>R: Se sugiere a la Dependencia, incluirlos dentro de dichos instrumentos o modificar los componentes.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p>	Si	<p>La institución acepta el ASM el cual se considerará en el programa institucional 2017. La SIMT sí cuenta con los documentos normativos y de planeación del programa, sin embargo se incluirán para cualquier tipo de revisión.</p>	Específico Subsecretaría de Transportes
10	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Conforme a la redacción del resumen narrativo del nivel propósito no se encontró documento normativo, bases de datos y/o encuestas que evidenciaran "la demanda de transporte motorizado de los habitantes del Estado de Puebla".</p> <p>R: Se sugiere a la Dependencia replantear el propósito del programa y/o redactarlo de forma clara y precisa conforme a la "Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados" elaborada y publicada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, disponible en: http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/PEF/sed/Guia%20MIR.pdf.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p>	No	<p>El propósito está redactado como un resultado esperado del programa; lo establecido por la "Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados" elaborada y publicada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, como bien dice su nombre, es una guía. Sin embargo, operativamente es más factible plantear indicadores realizables que indicadores cuya redacción puedan sobrepasar los alcances de la propia Dependencia.</p>	Específico Subsecretaría de Transportes

E043 – Programa de Movilidad

Núm.	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)
11	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: A nivel Fin la reproducción del cálculo requiere de un conjunto de variables, las cuales no pueden ser consultadas en su forma desagregada dificultando el cálculo; para el Propósito son registros estadísticos y administrativos de Carreteras de Cuotas Puebla que no están a disponibilidad del público en general, por lo que no permitió calcular el indicador; y por último, en los niveles de Componentes y Actividades, los medios de verificación especificados son bases de datos, archivos documentales, actas de sesión, reportes y carpetas de información que son denominaciones genéricas que imposibilitan el acceso a la información mediante una solicitud.</p> <p>R: Es por ello que para los indicadores estratégicos, se sugiere emplear medios de verificación accesibles al público en general, mientras que para el caso de los indicadores de gestión cuya información sea de uso interno, se recomienda establecer nombres con mayor grado de especificidad, lo cual facilitará los procesos de monitoreo y evaluación.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p style="text-align: right;">No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p style="text-align: right;">No</p>	<p>La institución considera que es importante lo descrito en el Manual para el diseño y la construcción de indicadores publicado por el CONEVAL, sin embargo, se considera que la información es precisa para quienes operan el programa. Efectivamente no siempre será precisa para terceros, pues necesitarán de mayores herramientas para su total comprensión, mismas que solo la Dependencia puede gestionar, por ser una de sus atribuciones establecidas para efectos de la operación de dicho programa.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
12	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó oportunidad de mejora en cuanto al registró de la línea base en la Ficha Técnica del programa, esto a partir de la revisión y comparación con información de ejercicios fiscales anteriores.</p> <p>R: Se sugiere a la Unidad de Programación y Presupuesto verificar la información de línea base, a fin de que su registro de la MIR sea correcto y congruente.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p style="text-align: right;">No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p style="text-align: right;">No</p>	<p>La institución verifica constantemente la información de la línea base de acuerdo a lo establecido en la Metodología de Marco Lógico, habiendo así correspondencia con el valor del indicador del punto de partida para evaluarlo y darle seguimiento.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
13	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Los medios de verificación a nivel Propósito, Componentes y Actividades no cuentan con las características necesarias que permitan calcular las variables de los indicadores; por lo tanto, no son monitoreables.</p> <p>R: Se sugiere a la Unidad Responsable de elaborar la MIR del Pp E043 elegir medios de verificación acordes a la metodología vigente, que permitan calcular de manera independiente los indicadores y que contribuyan al objetivo de cada nivel.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p style="text-align: right;">No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p style="text-align: right;">No</p>	<p>La institución cuenta con los medios de verificación precisos y específicos para que un tercero pueda solicitar la información y/o en su caso, efectuar el cálculo del indicador mismo. Reiteramos que un tercero puede no precisar con exactitud el cálculo de modo independiente porque requiere de herramientas adicionales que sólo la Dependencia posee por ser quien ejecuta el programa.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes



E043 – Programa de Movilidad

Núm.	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)
14	Presupuesto y rendición de cuentas	<p>H: En el registro de pagos realizados al primer trimestre de 2016 es posible identificar los conceptos establecidos en los gastos de operación, mantenimiento y en capital; sin embargo, el grado de desagregación de la información, no se realiza a nivel de bienes y servicios (componentes) del programa presupuestario, por lo tanto no es posible estimar costo unitario de los bienes y servicios en particular que genera el programa.</p> <p>R: Se recomienda ampliar el grado de desagregación de la información a nivel de componentes y actividades de la MIR del Pp E043, a fin de dotar de insumos de información útiles para integrar al ejercicio de evaluación la dimensión eficiencia.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>Derivado de la cantidad de distintos bienes y servicios que se proporcionan con el Pp, resulta poco práctico desglosarlos para determinar un precio unitario, es decir que operativamente no es viable, motivo por el cual, no se acepta la recomendación.</p>	Interinstitucional	Subsecretaría de Transportes
15	Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales	<p>H: El propósito de ambos programas, E043 y E044, busca revertir las deficiencias y carencias del Sistema de Transporte mediante de la instrumentación de soluciones en materia de movilidad y transporte a corto, mediano y largo plazo. Además, las actividades que integran el componente 3 son similares a las actividades del Pp E044.</p> <p>R: Se sugiere a la Subsecretaría de Transportes delimitar correctamente los alcances de cada programa (E043 y E044), esto facilitara la elaboración de componentes acordes a cada objetivo y actividades de acuerdo a las necesidades propias de cada programa; optimizando el presupuesto asignado a cada programa y solucionando la problemática que limita el desarrollo del estado. Asimismo, se deberá valorar su pertinencia, evitando así la duplicidad de actividades y aprovechando al máximo los recursos ministrados al programa.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La institución ha analizado y definido el alcance de las actividades que contiene cada Pp, y se llega a la conclusión que todas son esenciales para permanecer vigentes, con el objetivo final de aprovechar al máximo los recursos de cada programa. Siendo también que se sometieron a un proceso de revisión por parte de SFA, llegando a la conclusión de que cumplan con las especificaciones para darles cabida.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes

Anexo IV

E044 – Fomento a la Fluidéz Vehicular

Núm.	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)
1	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 que 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 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?</p> <p>Sí</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
2	Análisis de la población potencial y objetivo	<p>H: El programa presupuestario carece de una metodología que le permita definir el proceso o los criterios de focalización para determinar la población potencial, objetivo y atendida, asimismo, no se identificó una estrategia de cobertura que le permita recabar información sobre la población que ha sido beneficiada con los servicios proporcionados mediante el programa, y que a su vez le permiten conocer la situación de la problemática en un momento determinado.</p> <p>R: Se sugiere a la dependencia elaborar un mecanismo y/o una metodología integral que permita cuantificar y focalizar a la población potencial, objetivo y atendida; a la Unidad de Programación y Presupuesto se recomienda integrar un campo en la ficha Análisis de la Población que describa brevemente la metodología utilizada.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p>	<p>La institución previamente realizó un Análisis de Población Objetivo, en el cual están definidos los criterios de focalización: la población de referencia son los habitantes del Estado de Puebla; la población potencial son quienes transitan por zonas de congestión vehicular; la población objetivo son los que además de lo anterior, son quienes demandan mayor fluidez en la circulación; la población atendida o beneficiarios son entonces: los habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestión vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación y que haya sido atendida. Por lo tanto, se considera que los conceptos están claramente definidos, por lo cual no se acepta la recomendación.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
3	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 han sido 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 sistematizada de manera pública, con el fin de conocer la demanda total de apoyos otorgados.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>Sí</p>	<p>Sí se cuenta con padrones de concesionarios y permisionarios, así como de licencias que permiten identificar las poblaciones atendidas por el programa. Puede considerarse el hacer pública la información de acuerdo a los criterios de la ley de protección de datos personales.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes

E044 – Fomento a la Fluidéz Vehicular

Núm.	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)
4	Análisis de la población potencial y objetivo	<p>H: No se contó con evidencia documental que describa y/o especifique el mecanismo por el cual, la Subsecretaría de Transportes y las Direcciones responsables de cada componente identifican a la población objetivo.</p> <p>R: Se sugiere a la Unidad Responsable del Programa instrumentar un mecanismo que le permita identificar a la población objetivo, el cual deberá ser documentado paso por paso con la finalidad de asegurar la objetividad del mismo. Asimismo, a la Unidad de Programación y Presupuesto de la SFA se le recomienda incluir en los formatos pertinentes un campo en el cual las Dependencias describan el método o mecanismo empleado para focalizar y determinar a dicha población.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La institución considera que si se cuenta con un análisis de la población objetivo, puesto que son los habitantes del Estado de Puebla que transitan por zonas de congestionamiento vehicular y que demandan mayor fluidez en la circulación. Para llegar a dicho criterio se estableció una metodología, gracias a la cual se pudo obtener el criterio para definir la población objetivo, es decir que está implícita, ya que no podría existir una sin la otra, por lo tanto no se acepta el ASM.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
5	Análisis de la población potencial y objetivo	<p>H: No se encontró evidencia sobre procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo del programa E044 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular por la infraestructura vial.</p> <p>R: Se recomienda a la Subsecretaría de Transportes identificar aquellos procesos que competen al programa E044, a través de los cuales se da trámite a la solicitud de apoyos relacionadas con inspecciones a unidades de transporte, procesos administrativos y gestiones de atención para el servicio de transporte público y mercantil en la modalidad taxi, y que el proceso para la solicitud de apoyo se encuentre disponible en el Portal de Transparencia del Estado.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La Dependencia cuenta con un Manual de Servicios con número de registro MPS-001-2016 en donde se detallan los procedimientos del área responsable no del Programa Presupuestario. Dado que es un procedimiento de carácter interno, no se ha evaluado la opción de subirlo a Transparencia, por tratarse de un tema que se aprecia desde la parte del personal que lo opera.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
6	Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención	<p>H: Al momento de la evaluación no se encontró evidencia sobre la existencia de un padrón de beneficiarios, sin embargo se identificó que los componentes 1 y 2, deberían contar con un registro sistemático de los concesionarios, permisionarios, conductores, servidores públicos y vehículos que han recibido algún apoyo proveniente del Pp E044; ya sean capacitaciones o inspecciones.</p> <p>R: Se sugiere a la Subsecretaría de Transportes integrar a los procesos de selección y entrega de apoyos, un formato que permita dar a conocer a la población que es beneficiada con el programa; cabe resaltar que dicho formato deberá incluir las características de los beneficiarios y el tipo de apoyo otorgado, asimismo establecer los mecanismos para la depuración y actualización de dicho padrón de beneficiarios.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La institución sí cuenta con padrones, tanto de concesiones y permisos, así como de licencias, sin embargo, por la naturaleza del programa, su éxito radica en datos cuantitativos más no cualitativos, por lo que no se considera que las características poblacionales sean relevantes si lo que se trata es de dinamizar la movilidad en el Estado.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes

E044 – Fomento a la Fluidéz Vehicular

Num.	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)
7	Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención	<p>H: Se identificó mediante el portal de la Secretaría y la ficha técnica del programa que los dos primeros componentes del programa E044 requieren del cumplimiento de un procedimiento para tener acceso a los servicios generados por la Dependencia; no obstante, al momento de la evaluación no se logró identificar el procedimiento que deben realizar los concesionarios y permisionarios para que les realicen inspecciones técnico-vehiculares a sus unidades.</p> <p>R: Se recomienda a la Unidad Responsable del programa elaborar procedimientos estandarizados y sistematizados para todos los componentes del programa y hacerlos públicos, con el objeto de dar mayor continuidad a los procesos de seguimiento y evaluación del programa.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La institución está de acuerdo en revisar la recomendación, de modo que pueda hacer las precisiones correspondientes en la postura institucional y sus niveles de prioridad. Cabe señalar que, aunque no se enlistan las actividades en forma de procedimientos, sí se cuenta con la evidencia documental de los procedimientos requeridos. Sin embargo, no se acepta la recomendación debido a que es información documental de carácter interno, para el personal operativo del programa.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
8	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Un aspecto a resaltar es el número excesivo e innecesario de actividades para el componente 4, pues las actividades 4.2, 4.3 y 4.4 presentan similitudes a los objetivos de los componentes 1, 2 y 3, las cuales podría reorganizarse.</p> <p>R: Se sugiere a la Subsecretaría de Transportes conformar un equipo de trabajo integrado por los responsables de cada uno de los niveles de la MIR con la finalidad de seleccionar y determinar las acciones de mayor impacto en la producción de los servicios y/o productos que se generarán en cada componente; esto facilitará el logro del propósito y del fin. Adicionalmente, se sugiere valorar la permanencia del componente 4 tal cual como está desarrollado, pues las actividades descritas no contribuyen al logro del objetivo general del programa.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La institución considera que todas las actividades son relevantes y necesarias para la consecución del programa. Se considera que la permanencia del componente 4 es factor clave, pues sí contribuye al logro del objetivo general del programa, de hecho lo fortalece, por eso se diseñaron así las actividades, para el seguimiento de su consecución.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
9	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>Sí</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>Sí</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

E044 – Fomento a la Fluidez Vehicular

Num.	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)
10	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó una limitada vinculación del componente 4 con el logro del propósito, al no precisar con detalle la relación de los procesos administrativos mejorados con el objetivo del programa.</p> <p>R: Se sugiere valorar la permanencia del componente de ser el caso, mejorar su redacción de tal forma que plasme un bien o servicio terminado y que contribuya al logro del propósito; además de establecer actividades administrativas relacionadas al programa, es decir, que permitan la fluidez de la circulación vehicular por la infraestructura vial. En caso de decidir eliminar el componente se sugiere reemplazarlo por alguno que se enfoque en la infraestructura vial.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>Los procesos administrativos inciden de forma indirecta en la meta del componente, es decir, sin ellos no podría existir la operación del mismo, o lo haría ineficiente, por lo tanto, debe permanecer para la reprogramación del Ejercicio fiscal 2018.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
11	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: El problema identificado a resolver es el congestionamiento vehicular en las principales calles, avenidas y carreteras que atraviesan la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala; bajo este contexto, el propósito del programa no es consecuencia directa del conjunto de componentes establecidos en la MIR.</p> <p>R: Se sugiere a la Subsecretaría de Transportes replantearse el problema que busca atender, delimitándolo correctamente conforme a la justificación teórica identificada en el informe Ciudades Competitivas y Sustentables; con base en ello, determinar los productos necesarios que el programa requiere producir para lograr el objetivo.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La institución considera que es a través de los componentes que se contribuye de manera marginal a la disminución del congestionamiento vehicular, por lo que esta dependencia incide de manera transversal en las metas superiores que se pretenden alcanzar, es por ello que no se acepta la recomendación. Por citar un ejemplo: gracias a la inspección del transporte se puede detectar el estado físico de las unidades, por lo que si se mantienen en óptimas condiciones, se reducen los niveles de contaminación.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
12	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: El problema identificado en el Fin surge cuando plantean la solución del problema, dando respuesta a la pregunta cómo, pues se describen tres soluciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> Optimización de la movilidad de los habitantes del estado. Disminución de los niveles de contaminación. Disminución del tiempo de traslado. Dichas soluciones representan tres objetivos, el primero es atendido a través del programa presupuestario E043 Programa de Movilidad; el segundo, no es competencia de la Subsecretaría de Transportes y finalmente el tercero, es congruente al diagnóstico identificado para el programa y con el logro del fin del programa. <p>R: Se sugiere a la Subsecretaría de Transportes reestructurar la MIR conforme a la Metodología del Marco Lógico, desde la identificación del problema, los actores que intervienen, las causas mediatas e inmediatas que dieron origen a la problemática; con ello se busca identificar los efectos derivados de las causas y seleccionar el de mayor impacto en la población objetivo, considerando las atribuciones de la Unidad Responsable del programa. Tras la realización de este proceso se tendrá una visión más clara de las condiciones de la problemática y hacia donde se pretende llegar, lo cual contribuirá a determinar con precisión el objetivo de cada nivel, principalmente el de fin.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La institución considera que el diseño de la MIR coadyuva a identificar las causas que generaron la problemática, por lo que cada objetivo ha sido planteado en medida de las razones conocidas, por lo que los efectos están plenamente identificados, mismos que derivan en un problema central, por ello se considera que se tienen los elementos para evaluar cada aspecto de la situación, por lo tanto no se acepta la recomendación.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes

E044 – Fomento a la Fluidez Vehicular

Núm.	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)
13	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Se observó oportunidad de mejora en el indicador de nivel propósito, ya que no es clara la vinculación del indicador con el objetivo que pretende medir.</p> <p>R: Se sugiere realizar las adecuaciones necesarias para vincular un indicador que permita medir el avance del programa respecto a la problemática establecida.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La institución considera que se requiere de más de un indicador para poder medir el propósito, aunque el sistema sólo permite uno. Sin embargo, es el indicador que se determinó para que midiera el cambio directo sobre la cuestión de la movilidad de los habitantes, motivo por el cual no se acepta la recomendación.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
14	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
15	Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	<p>H: Las metas de los componentes 3 y 4 no se consideran orientadas a impulsar el desempeño, puesto que los productos generados no contribuyen substancialmente al cumplimiento del objetivo. Asimismo, la factibilidad de todas las metas no fue determinada, pues se desconoce la capacidad tecnológica y humana para desarrollar cada nivel de la MIR.</p> <p>R: Por lo tanto, se sugiere a la Subsecretaría de Transportes establecer metas factibles, impulsadas al desempeño que permitan medir el avance del programa en cuanto a la disminución de la problemática atendida.</p>	<p>III. ¿Es viable la implementación del ASM?</p> <p>No</p> <p>IV. ¿La Dependencia acepta el ASM o recomendación?</p> <p>No</p>	<p>La institución considera que se han propuesto metas factibles, enfocadas al desempeño, las cuales pueden medir el avance del programa respecto al problema identificado. Ambos componentes se estructuraron a modo de incidir en la mejora de la movilidad desde la calidad de los servicios, que es una característica primordial del bien que se le está otorgando a la sociedad.</p>	Específico	Subsecretaría de Transportes
16	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 estratégico y de gestión, medios de verificación que den confianza y veracidad de la información reportada a través de estadísticas, material publicado, inspecciones y/o encuestas; conforme a la MML.</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 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



SECRETARÍA
FINANZAS Y
ADMINISTRACIÓN
GOBIERNO DE PROGRESO

DOCUMENTO INSTITUCIONAL DE TRABAJO 2017
GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA