



Estructura de Diagnóstico del Programa Presupuestario (PP)

El presente documento contiene aspectos a considerar para la elaboración del **Diagnóstico del Programa Presupuestario (PP)** de nueva creación y actualización; especifica como el programa presupuestario contribuirá al cumplimiento de los objetivos estratégicos de la dependencia o entidad, considerando la situación problemática o necesidad que se pretende atender e incorporando estadísticas oficiales que permitan dimensionar y describir de manera general las acciones a realizar para la atención del problema o necesidad, conforme a las disposiciones aplicables.

Objetivo.

Establecer la estructura para el Diagnóstico del PP y las características necesarias de cada elemento que integran la estructura, con la finalidad de apoyar la toma de decisiones en materia programática y presupuestaria.



E080 Programa de Movilidad

Secretaría de Movilidad y Transporte

Ejercicio fiscal 2021



Hoja de Control de Actualizaciones del Diagnóstico

Revisión y Ejercicio Fiscal	Fecha dd/mm/aaaa	Descripción de la Modificación (Apartado / Sub apartado)
REV: 01 2019	25/08/2019	
REV: 02 2020	05/10/2020	



Contenido

1. Antecedentes y Descripción del Problema.....	5
1.1 Antecedentes.....	¡Error! Marcador no definido.
1.2 Definición del problema.....	5
1.3 Justificación del PP.....	7
1.4 Estado actual del problema.....	8
1.5 Evolución del problema.....	8
1.6 Experiencias de atención.....	11
1.7 Árbol de problemas.....	12
2. Objetivos	13
2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.....	13
2.2 Árbol de objetivos.....	13
2.3 Estrategia para la selección de alternativas.....	14
2.4 Concentrado.....	14
3. Cobertura	15
3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.....	15
3.2 Estrategia de cobertura.....	16
4. Análisis de similitudes o complementariedades	17
4.1 Complementariedad y coincidencias	17
5. Presupuesto.....	18
5.1 Estimación del costo del programa presupuestario	18
5.2 Fuentes de financiamiento	18
6. Información Adicional.....	19
6.1 Información adicional relevante.....	19
7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.....	20
Bibliografía	22
Anexos.....	22



1. Antecedentes y Descripción del Problema

La movilidad es un concepto moderno amplio e incluyente que sirve para orientar las políticas públicas de alcance urbano y regional. Éste incluye todos los modos de transporte con énfasis en esquemas alternativos, donde el peatón es primordial en el esquema de accesibilidad universal.

Según el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México, el 72% de la población reside en 384 ciudades de más de 15 mil habitantes que forman el Sistema Urbano Nacional. Lo anterior representa, además de una alta concentración poblacional, un problema para la movilidad de las personas en las grandes ciudades.

La expansión territorial de las ciudades se desarrolla en estrecha relación con el acceso a bienes, servicios y derechos, así como con los costos y distancias a las áreas donde tienden a concentrarse. De acuerdo con ONU-Habitat, en las últimas tres décadas, en México este proceso de expansión física fue potenciado por una política de vivienda basada en ofertar masivamente casas a la población de bajos ingresos del sector formal, con un modelo de financiamiento y producción horizontal unifamiliar, sustentado en la incorporación de suelo rural barato, sin servicios públicos, equipamientos ni transporte.

Lo anterior provocó un incremento en las distancias, número y por tanto costo de traslados, disminuyendo la calidad de vida de las familias (Eibenschutz, 2009), quienes destinaban hasta un 25% de sus ingresos en movilizarse (CTS EMBARQ México, 2012).

Con este modelo se generaron en el país ciudades con desarrollos habitacionales excluyentes, sin condiciones de conectividad a las zonas más urbanizadas, restringiendo sus posibilidades de desarrollo al limitar su acceso a la educación, salud, trabajo, y demás derechos sociales, culturales y económicos.

En el año 2010, la superficie urbana de las 59 zonas metropolitanas y ciudades mayores de 50 mil habitantes abarcó 1.14 millones de hectáreas; es decir, 600% más respecto a las 192 mil hectáreas que ocupaban en 1980 y carente de una planeación en la infraestructura y condiciones de conectividad y movilidad.

La mayor parte de este territorio lo ocupan las 11 ZM de más de un millón de habitantes con una densidad promedio de 62 habitantes por hectárea. El crecimiento físico de estas zonas fue superior al de la cobertura de sus necesidades, la población creció 1.8 veces mientras que la superficie se multiplicó por cinco, esta dinámica fue distanciando a las personas de los servicios y oportunidades (ubicados principalmente en los núcleos o centros tradicionales), y ante la falta de sistemas de transporte e infraestructura vial que facilitaran la accesibilidad, estas ciudades entraron en crisis de contaminación ambiental, congestionamientos viales, millones de horas/hombre perdidas en el tráfico, afectación de la convivencia familiar y social; deteriorando de manera generalizada la calidad de vida de



la población, lo que hizo latente la necesidad de hacer un cambio en las políticas de movilidad sustentable.

De acuerdo a la Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010 de la CONAPO, la ZM Puebla-Tlaxcala, con una población de 2 728 790 habitantes, se encuentra en 4º lugar a nivel nacional por tamaño poblacional y cuenta con una superficie de 2 mil 392.4 kilómetros cuadrados, la cual está conformada por un total de 18 municipios del estado de Puebla y 20 del estado de Tlaxcala.

Al igual que en la mayoría de las ZM del país y de acuerdo a la Presentación “El Fondo Metropolitano y Desarrollo Regional en la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala”, los factores que evidencian la gran magnitud de la ZM en cuestión son los siguientes: creación de fraccionamientos, urbanización irregular, construcción de vialidades, intereses económicos y políticos, desarrollo de la industria, las juntas auxiliares, los municipios conurbados y la metropolización. Lo anterior ha derivado en un proceso de urbanización irreversible, provocando un desarrollo regional desequilibrado, resultado de una escasez de planeación del desarrollo equilibrado.

Por ello, en el caso de Puebla resultó necesario implementar una política de movilidad que incentive el uso de medios de transporte alternativo y eficiente.

Se diseñó un Sistema de Transporte Público Articulado en la Zona Metropolitana de Puebla, reduciendo de manera significativa tanto el congestionamiento y sobreposición vehicular en las principales avenidas, como los tiempos de traslado. Este nuevo Sistema incentivó la integración de los concesionarios del transporte público en modelos empresariales de trascendencia.

Para que los ciudadanos contaran con diferentes alternativas de movilidad, se fomentó el uso de la bicicleta como opción de transporte y se implementó un sistema ferroviario de transporte de pasajeros que permitiera a los poblanos no solo disfrutar de los atractivos de la entidad, sino también trasladarse a sitios estratégicos de la ciudad a un costo razonable.

FUENTES:

- Organización de las Naciones Unidas-Hábitat. Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015.
- Gobierno del Estado de Puebla. Plan Estatal de Desarrollo 2017-2018.
- CONAPO. Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010.
- 21º Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México 2016. El Fondo Metropolitano y Desarrollo Regional en la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala.
- Gobierno del Estado de Puebla. Memoria Sexenal 2011-2017.

1.2 Definición del problema.

Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en **medios de transporte alternativo**, cuentan con infraestructura y servicios inadecuados a sus necesidades de movilidad, lo que disminuye su calidad de vida, situación que se agrava conforme al crecimiento de las zonas urbanas.



Lo anterior tiene entre sus principales causas:

- Innovación en medios y servicios de transporte limitada.
- Desarrollo urbano inadecuado para la movilidad eficiente y segura.
- Los requerimientos de la población en materia de movilidad y transportes son ignorados.
- Proyectos de infraestructura y medios alternativos de transporte insuficientes.

Para efectos del Programa de Movilidad, se entenderá como medios de transporte alternativos aquellos distintos a vehículos automotores convencionales del servicio particular (automóvil, motocicleta, van, camioneta, etcétera) y del servicio de transporte público (taxi, van, minibús, bus, camión, etcétera) que tienen como características una alta eficiencia energética y generan bajos o nulos niveles de contaminación ambiental. Ejemplos de medios de transporte alternativo en el Estado de Puebla: caminando, bicicleta, metrobús, tren-tram).

1.3 Justificación del PP.

En este apartado, la institución deberá describir la información que dé respuesta a las siguientes preguntas:

- ¿El PP atiende el problema que le dio origen?
- ¿Se identifica la población objetivo?
- ¿Por qué y para qué se creó el PP?

Todas las personas tienen la necesidad de moverse para acceder a los distintos bienes y servicios existentes en una comunidad. La movilidad tiene un impacto directo en la calidad de vida de las personas pues determina parte de su acceso a los distintos bienes y servicios ofertados. La composición de las ciudades determina la forma en que las personas se mueven en ellas. Las ciudades mexicanas han crecido de una forma desordenada sin priorizar la planificación de las mismas. Esto ha generado que las personas vivan lejos de sus principales lugares y deban hacer traslados muy largos. La poca planificación del transporte provoca que los viajes sean ineficientes y fomenta una dependencia al automóvil particular. El crecimiento del parque vehicular en las ciudades tiene importantes externalidades ambientales, económicas y relacionadas con la salud pública. Es urgente comenzar a planificar las ciudades y los modos de transporte al interior de ellas para mejorar las condiciones de accesibilidad, comodidad e interconectividad, mejorando así la calidad de vida de las personas.

No todas las personas tienen el mismo acceso a modos de transporte de calidad por lo que invertir en la movilidad significa atender las desigualdades estructurales. Por otro lado modificar la visión tradicional que impulsa el uso del transporte motorizado como principal modo de transporte e invierte en la minoría que lo utiliza, implica orientar



las políticas hacia las personas que utilizan transporte público y se mueven caminando. Pensar en los modos de transporte alternativos al vehículo particular implica pensar en la mayoría y en los más vulnerables.

1.4 Estado actual del problema.

El sistema de ciudades que actualmente existe en el estado, se muestra como un modelo desarticulado hacia el interior, pero conectado con el exterior por medio de relaciones funcionales con otras ciudades del entorno regional, esto es, ciudades con vínculos hacia entidades vecinas, cuya proximidad les ha sido favorable para un mutuo intercambio regional.

Con base en datos de la Encuesta Intercensal 2015, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se pueden analizar cifras respecto a la movilidad cotidiana de las personas en el Estado de Puebla. De manera concreta, se observa que alrededor del 75% de la población ocupada, se traslada desde su casa al lugar de trabajo; es decir, más de un millón 959 mil personas. Asimismo, el 8.41% de dicha proporción lo hace por medio de la bicicleta, el 31.52% caminando y el 0.15% en metro, metrobús o tren ligero.

Los anteriores son indicadores importantes respecto a las políticas públicas que resulta necesario implementar para, por una parte, atender las necesidades de aquellos quienes ya utilizan medios de transporte alternativos para el desarrollo de actividades productivas y por otra, impulsar el uso de modos de transporte sustentables, seguros y económicos.

FUENTES:

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Intercensal 2015.
- Gobierno del Estado de Puebla. Plan Estatal de Desarrollo 2017-2018.

1.5 Evolución del problema.

En relación al tema de movilidad, a partir de 2011 se inició con la implementación de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA); el impulso de otras formas de transporte terrestre, como el uso de la bicicleta que favorece una movilidad saludable y no motorizada para la población y la creación del Tren Turístico Puebla-Cholula que ofrece un traslado innovador y seguro.

El impacto generado por la puesta en marcha de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) ya que a través de su implementación se disminuyó de manera sustancial la emisión de gases de efecto invernadero en el estado, permitiendo que en 2012 se distinguiera a Puebla como una de las 11 ciudades de América Latina que promovieron el Programa de Transporte Sustentable y Calidad del Aire (STAQ, por sus siglas en inglés),



el cual se encuentra a cargo del Instituto del Aire Limpio (CAI, por sus siglas en inglés) y es financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el Banco Mundial y el Fondo Español para América Latina y el Caribe (SFLAC).

En enero de 2013 se puso en marcha la Línea 1 de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA). El Gobierno del Estado diseñó de manera estratégica esta red —la cual contempla tecnologías limpias e infraestructura sustentable. Esta Línea realiza un recorrido desde Chachapa hasta Tlaxcalancingo en un tiempo aproximado de 50 minutos, en contraste con 2010, que el tiempo de traslado para realizar el mismo trayecto era de 1 hora 20 minutos, sin contar el número de rutas adicionales que se necesitaban abordar.

La línea une los extremos oriente y poniente de la Ciudad, comunicando a los municipios de Amozoc y San Andrés Cholula respectivamente. Con esta línea se beneficia diariamente a 307 mil 465 habitantes.

Asimismo, la Línea 2 de la RUTA comenzó su funcionamiento en 2015. Esta línea realiza el trayecto de la avenida 11 Norte-Sur en un tiempo promedio de 45 minutos, mejorando notablemente la circulación de las calles circundantes. Con la ejecución de este proyecto se benefició a 424 mil 208 habitantes de 82 colonias aledañas. Cabe mencionar que esta línea tiene un patio de encierro ubicado al extremo sur del recorrido.

Con el funcionamiento de las 2 Líneas y sus rutas alimentadoras se movilizan a casi 200 mil personas diariamente, disminuyendo significativamente tanto el uso de vehículos automotores como de gases contaminantes.

La ciudad de Puebla tiene la condición de metropolitana, por lo que, para cumplir con su rol de estándares de movilidad sustentable, en 2017 inició el Proyecto de Transporte Masivo de la Cuenca Norte Sur de la Zona Metropolitana de Puebla, Corredor 3 Valsequillo-CAPU, que iniciará operaciones en el mes de noviembre de 2018. En su conjunto, las tres líneas ruta configuran una red de atención de cobertura amplia.

Con el objetivo de integrar a la bicicleta como una alternativa de transporte no motorizado, se elaboró un Plan de Transporte No Motorizado en Puebla que destacó a la entidad como la primera a nivel nacional en contar con un programa de esta índole.

A través de una estrategia global de planificación y gestión de la movilidad, se favoreció esta alternativa de transporte generando más desplazamientos en bicicleta a través de la red de ciclistas diseñadas para tal fin. Cabe señalar que actualmente se realizan estudios en cuanto a la funcionalidad de dichas ciclistas.

En 2017 se puso en marcha el Tren Turístico Puebla-Cholula como una alternativa innovadora de movilidad para los poblanos. Este proyecto consta de un Tren Tram Diésel de diseño europeo mismo que es cómodo y seguro. Está compuesto por 2 tranvías de 3 vagones con longitud de 38.18 metros por 2.55 metros de ancho cada uno. Cada tranvía tiene una capacidad para 283 pasajeros. Con la ejecución de este proyecto, se benefició



de manera oportuna a los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula.

En cuanto a rubros específicos de Peatones y ciclistas tenemos:

Peatones:

- 71.5% de la movilidad peatonal es cotidiana (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 34.2% de los usuarios se desplazan a pie toda la semana y 33.5% se desplazan de Lunes a Viernes 71.5% de la movilidad peatonal es cotidiana (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 25.2% de los desplazamientos peatonales tienen una duración de 30 a 45 minutos

Ciclistas:

- Solamente 5.8% de las bicicletas se estacionan en biccestacionamientos (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 14.8% de los usuarios de bicicleta optan por la intermodalidad, el modo de trasbordo del 37.5% es el autobús, 28.8% microbús o combi y 8.7% sistema RUTA (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- Los principales motivos para usar la bicicleta es porque es más rápida, es más barata y porque los usuarios no tienen automóvil (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- Los principales problemas identificados fueron la falta de infraestructura de protección para el ciclista, el tránsito de vehículos motorizados y la falta de biciestacionamientos en el destino (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 29.6% de los usuarios expresaron haber sufrido un accidente, de los cuales 40.5% dijeron haber sufrido un atropellamiento (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 37.4% de los usuarios sufrieron el robo de bicicleta al menos una vez (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 70.7% de los usuarios encuestados aceptaron que utilizarían un sistema de bicicleta pública estando el 42% dispuesto a pagar entre \$10 y \$20 mensuales.

Peatones:

- 56.9% de los encuestados son hombres y 43% mujeres (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- La franja mayoritaria fue la de 19-35 años siendo 31.8% para los hombres y 25.4% para las mujeres.



- 29% de los peatones encuestados han terminado el bachillerato, 27.2% estudios universitarios (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- Los ingresos de los peatones encuestados se indican principalmente entre \$2,501 y \$5,000 (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- 37.3% de los encuestados expresaron tener como motivo de viaje el trabajo y el 18.7% la casa (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).

Ciclistas

- En la Zona Metropolitana de Puebla 88.5% de los usuarios de la bicicleta son hombres (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- En la Zona Metropolitana de Puebla, el uso mayoritario en el grupo de edad de 19 a 35 años, representando un 45.8% para los hombres y un 8.2% para las mujeres (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).
- En cuanto a estudios finalizados, el grado de estudios predominante es la secundaria con un 32.8% (Plan de Transporte No Motorizado, 2014).

FUENTES:

- Gobierno del Estado de Puebla. Plan Estatal de Desarrollo 2017-2018.
- Gobierno del Estado de Puebla. Memoria Sexenal 2011-2017.

1.6 Experiencias de atención.

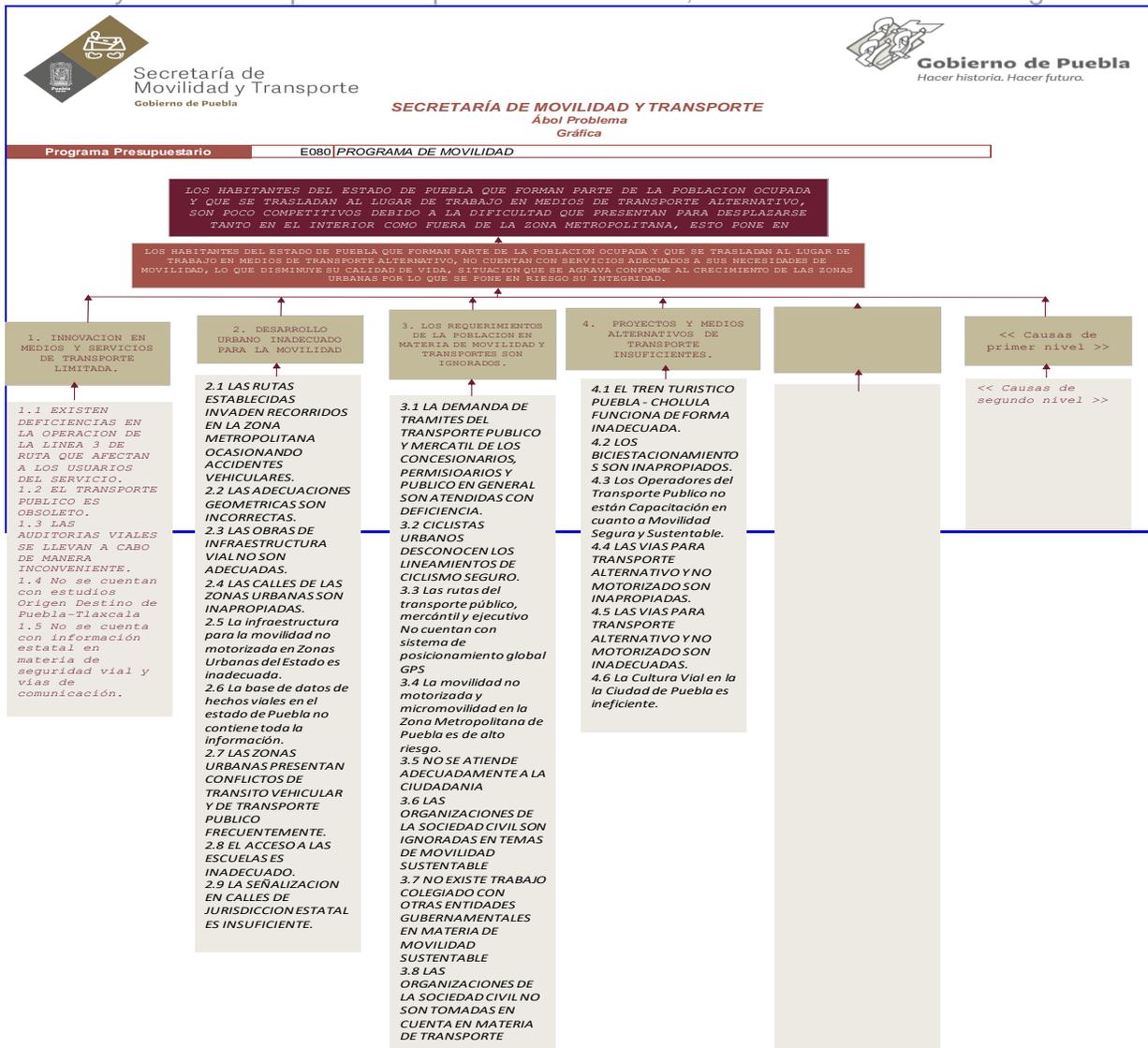
Programa	Población Objetivo	Objetivo del Programa	Operación	Resultados
E080 Programa de Movilidad.	Habitantes del Estado de Puebla de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala que no cuentan con vehículos de motor de servicio particular.	Contribuir a mejorar la conectividad de los habitantes del Estado de Puebla de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala que no cuentan con vehículos de motor de servicio particular mediante el establecimiento de sistemas de transportes seguros, confiables, rápidos, modernos y eficientes.	El programa ha sido operado por 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 Secretaría de Transportes del Gobierno del Estado de Puebla.	<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de pasajeros que utilizan el transporte masivo (RUTA) del 42.80% en 2016. - De 2014 a 2016 se incrementó en 107.6% el total de usuarios beneficiados con el sistema de transporte masivo. - La variación de kilómetros habilitados de transporte no motorizado en el periodo 2014-2016 alcanzó el 75.6%. - En el año 2015 se logró un incremento del 10.65% de



				<p>pasajeros atendidos desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Puebla.</p> <ul style="list-style-type: none"> - En el año 2017 la Red Urbana de Transporte Articulado RUTA generó 17 millones 987 mil viajes en la línea uno y 51 millones 680 mil en la línea dos.
--	--	--	--	---

1.7 Árbol de problemas.

Presentar el árbol del problema incluyendo de forma esquemática el encadenamiento de causas y efectos del problema que se va a atender, conforme Manual de Programación.



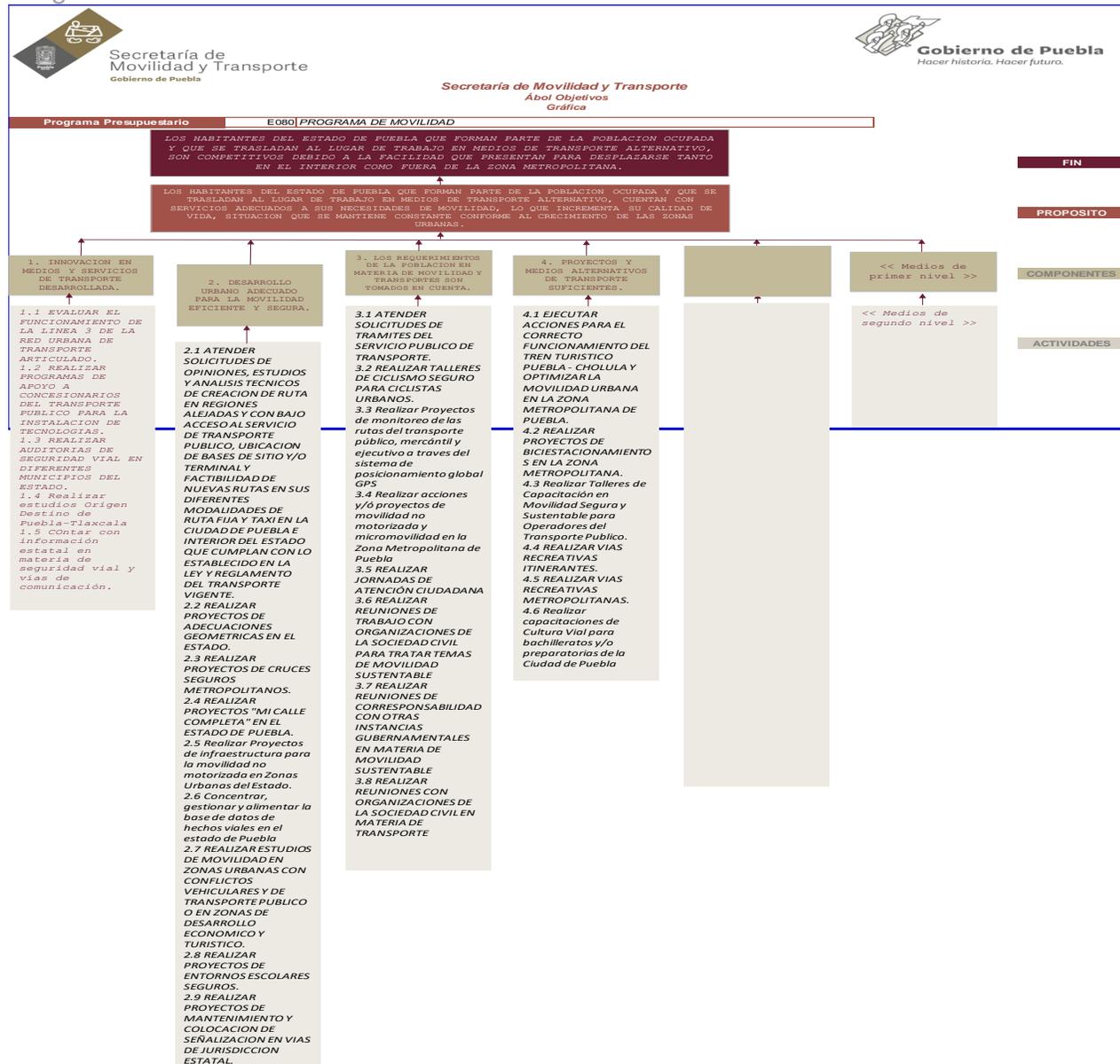
2. Objetivos

2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

- **Alineación de Objetivos al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024:**
Eje 3. Desarrollo Económico para Todos

2.2 Árbol de objetivos.

Identificar, a partir del árbol del problema, la manifestación contraria de los efectos y causas existentes como el espejo de los problemas solucionados, conforme Manual de Programación.





2.3 Estrategia para la selección de alternativas.

De los medios planteados para la solución del problema a atender en el árbol de objetivo, cada uno de ellos se identifica como factible de intervención por el PP ya que cuentan con las siguientes características:

- Son atribuciones correspondientes a la Secretaría de Movilidad y Transportes.
- Son medios que no duplican funciones con otros programas de la institución.
- Representan alternativas que otorgan una mayor contribución al objetivo.
- Son viables para su implementación.

Por lo anterior y después de analizar los puntos mencionados, la intervención del programa optará por las cinco alternativas descritas en el árbol de objetivos.

2.4 Concentrado.

Programa Presupuestario		E080 PROGRAMA DE MOVILIDAD	
ÁRBOL DEL PROBLEMA		ÁRBOL DE OBJETIVOS	
EFECTOS	FINES	RESUMEN NARRATIVO	FIN
<p>LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO, SON POCO COMPETITIVOS DEBIDO A LA DIFICULTAD QUE PRESENTAN PARA DESPLAZARSE TANTO EN EL INTERIOR COMO FUERA DE LA ZONA METROPOLITANA.</p>	<p>LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO, SON COMPETITIVOS DEBIDO A LA FACILIDAD QUE PRESENTAN PARA DESPLAZARSE TANTO EN EL INTERIOR COMO FUERA DE LA ZONA METROPOLITANA.</p>	<p>CONTRIBUIR A OPTIMIZAR LA MOVILIDAD, CONECTIVIDAD Y CONEXION DE LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO, PROMOVIENTE EL IMPULSO DE SISTEMAS DE MOVILIDAD SUSTENTABLE QUE GENEREN CONDICIONES DE PROXIMIDAD.</p>	<p>CONTRIBUIR A OPTIMIZAR LA MOVILIDAD, CONECTIVIDAD Y CONEXION DE LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO SE BENEFICIAN CON ACCIONES PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA.</p>
<p>LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO, NO CUENTAN CON SERVICIOS ADECUADOS A SUS NECESIDADES DE MOVILIDAD, LO QUE DISMINUYE SU CALIDAD DE VIDA, SITUACION QUE SE AGRAVA CONFORME AL CRECIMIENTO DE LAS ZONAS URBANAS.</p>	<p>LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO, CUENTAN CON SERVICIOS ADECUADOS A SUS NECESIDADES DE MOVILIDAD, LO QUE INCREMENTA SU CALIDAD DE VIDA, SITUACION QUE SE MANTENE CONSTANTE CONFORME AL CRECIMIENTO DE LAS ZONAS URBANAS.</p>	<p>LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO SE BENEFICIAN CON ACCIONES PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA.</p>	<p>LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO SE BENEFICIAN CON ACCIONES PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA.</p>
<p>PROBLEMA CENTRAL</p>	<p>SOLUCION</p>	<p>PROPOSITO</p>	<p>COMPONENTES</p>
<p>CAUSAS (1ER NIVEL)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. INNOVACION EN MEDIOS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE LIMITADA. 2. DESARROLLO LIMITADO INADECUADO PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA. 3. TRANSPORTES SON INOPORTUNOS EN MATERIA DE MOVILIDAD. 4. PROYECTOS Y MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE INEXISTENTES. 	<p>MEDIOS (1ER NIVEL)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. INNOVACION EN MEDIOS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE DESARROLLADA. 2. SERVICIOS LEGITIMOS PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA. 3. LOS REQUERIMIENTOS DE LA POBLACION EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES SON TOMADOS EN CUENTA. 4. PROYECTOS Y MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE SUFICIENTES. 	<p>ACTIVIDADES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1 REALIZAR 1 REPORTE DE EVALUACION DE LA IMPLEMENTACION DE LA LINEA 3 DE LA RED URBANA DE TRANSPORTE ARTICULADO. 1.2 REALIZAR 2 PROGRAMAS DE APOYO A CONCESIONARIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO PARA LA INSTALACION DE TECNOLOGIAS. 1.3 REALIZAR 6 AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL EN DIFERENTES MUNICIPIOS DEL ESTADO. 1.4 Realizar 1 estudio Origen Destino de Puebla-Tlaxcala (INEGI). 1.5 Desarrollar 1 base de datos con informacion estatal en materia de seguridad vial y vias de comunicacion. 	<p>COMPONENTES</p> <p>SOLUCIONES PARA EL SEGUIMIENTO Y MONITORIA DE LOS PROYECTOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA LAS ZONAS URBANAS Y RURALES. SERVICIOS DE DESARROLLO URBANO CON PERSPECTIVA DE MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA. SERVICIOS DE DESARROLLO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES REALIZADOS EN MATERIA DE MOVILIDAD EN EL USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD SUSTENTABLES.</p>
<p>CAUSAS (2DO NIVEL)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1 EXISTEN DEFICIENCIAS EN LA OPERACION DE LA LINEA 3 DE RUTA QUE AFECTAN A LOS USUARIOS DEL SERVICIO. 1.2 EL TRANSPORTE PUBLICO ES OBSOLETO. 1.3 LAS AUDITORIAS VIALES SE LLEVAN A CABO DE MANERA INCONVENIENTE. 1.4 No se cuentan con estudios Origen Destino de Puebla-Tlaxcala. 1.5 No se cuenta con informacion estatal en materia de seguridad vial y vias de comunicacion. 	<p>MEDIOS (2DO NIVEL)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1 EVALUAR EL FUNCIONAMIENTO DE LA LINEA 3 DE LA RED URBANA DE TRANSPORTE ARTICULADO. 1.2 REALIZAR PROGRAMAS DE APOYO A CONCESIONARIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO PARA LA INSTALACION DE TECNOLOGIAS. 1.3 REALIZAR AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL EN DIFERENTES MUNICIPIOS DEL ESTADO. 1.4 Realizar estudios Origen Destino de Puebla-Tlaxcala. 1.5 Contar con informacion estatal en materia de seguridad vial y vias de comunicacion. 	<p>ACTIVIDADES</p> <ol style="list-style-type: none"> 2.1 ATENDER 36 SOLICITUDES DE OPINIONES, ESTUDIOS Y ANALISIS TECNICOS DE CREACION DE RUTA EN REGIONES ALEJADAS Y CON BAJO ACCESO AL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO, UBICACION DE BASES DE SITIO Y/O TERMINAL Y FACILIDAD DE NUEVAS RUTAS EN SUS DIFERENTES MODALIDADES DE RUTA FIJA Y TAXI EN LA CIUDAD DE PUEBLA E INTERIOR DEL ESTADO QUE CUMPLAN CON LO ESTABLECIDO EN LA LEY Y REGLAMENTO DEL TRANSPORTE URBANO. 2.2 REALIZAR 2 PROYECTOS DE ADECUACIONES GEOMETRICAS EN EL ESTADO. 2.3 REALIZAR 6 AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL EN DIFERENTES MUNICIPIOS DEL ESTADO. 2.4 REALIZAR 6 PROYECTOS DE "MI CALLE COMPLETA" EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.5 Realizar 6 Proyectos de infraestructura para la movilidad no motorizada en Zonas Urbanas del Estado. 2.6 Desarrollar 1 base de datos para la Concentración, gestión y alimentación de hechos viales en el estado de Puebla. 2.7 REALIZAR 4 ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN ZONAS URBANAS CON CONFLICTOS VEHICULARES Y DE TRANSPORTE PUBLICO O EN ZONAS DE DESARROLLO ECONOMICO Y TURISTICO. 2.8 REALIZAR 6 PROYECTOS DE ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS. 2.9 REALIZAR 6 PROYECTOS DE MANTENIMIENTO Y COLOCACION DE SEÑALIZACION EN VIAS DE JURISDICCION ESTATAL. 	<p>COMPONENTES</p> <p>SOLUCIONES PARA EL SEGUIMIENTO Y MONITORIA DE LOS PROYECTOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA LAS ZONAS URBANAS Y RURALES. SERVICIOS DE DESARROLLO URBANO CON PERSPECTIVA DE MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA. SERVICIOS DE DESARROLLO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES REALIZADOS EN MATERIA DE MOVILIDAD EN EL USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD SUSTENTABLES.</p>
<p>CAUSAS (2DO NIVEL)</p> <ol style="list-style-type: none"> 2.1 LAS RUTAS ESTABLECIDAS INVADEN RECORRIDOS EN LA ZONA METROPOLITANA OCASIONANDO ACCIDENTES VEHICULARES. 2.2 LAS ADECUACIONES GEOMETRICAS SON INCORRECTAS. 2.3 LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL NO SON ADECUADAS. 2.4 LAS CALLES DE LAS ZONAS URBANAS SON INAPROPIADAS. 2.5 La Infraestructura para la movilidad no motorizada en Zonas Urbanas del Estado es inadecuada. 2.6 La base de datos de hechos viales en el estado de Puebla no contiene toda la información. 2.7 LAS ZONAS URBANAS PRESENTAN CONFLICTOS DE TRANSITO VEHICULAR Y DE TRANSPORTE PUBLICO FRECUENTEMENTE. 2.8 EL ACCESO A LAS ESCUELAS ES INADECUADO. 2.9 LA SEÑALIZACION EN CALLES DE JURISDICCION ESTATAL ES INSUFICIENTE. 	<p>MEDIOS (2DO NIVEL)</p> <ol style="list-style-type: none"> 2.1 ATENDER SOLICITUDES DE OPINIONES, ESTUDIOS Y ANALISIS TECNICOS DE CREACION DE RUTA EN REGIONES ALEJADAS Y CON BAJO ACCESO AL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO, UBICACION DE BASES DE SITIO Y/O TERMINAL Y FACILIDAD DE NUEVAS RUTAS EN SUS DIFERENTES MODALIDADES DE RUTA FIJA Y TAXI EN LA CIUDAD DE PUEBLA E INTERIOR DEL ESTADO QUE CUMPLAN CON LO ESTABLECIDO EN LA LEY Y REGLAMENTO DEL TRANSPORTE URBANO. 2.2 REALIZAR 2 PROYECTOS DE ADECUACIONES GEOMETRICAS EN EL ESTADO. 2.3 REALIZAR 6 AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL EN DIFERENTES MUNICIPIOS DEL ESTADO. 2.4 REALIZAR 6 PROYECTOS "MI CALLE COMPLETA" EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.5 Realizar 6 Proyectos de infraestructura para la movilidad no motorizada en Zonas Urbanas del Estado. 2.6 Concentrar, gestionar y alimentar la base de datos de hechos viales en el estado de Puebla. 2.7 REALIZAR ESTUDIOS DE MOVILIDAD EN ZONAS URBANAS CON CONFLICTOS VEHICULARES Y DE TRANSPORTE PUBLICO O EN ZONAS DE DESARROLLO ECONOMICO Y TURISTICO. 2.8 REALIZAR 6 PROYECTOS DE ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS. 2.9 REALIZAR 6 PROYECTOS DE MANTENIMIENTO Y COLOCACION DE SEÑALIZACION EN VIAS DE JURISDICCION ESTATAL. 	<p>ACTIVIDADES</p> <ol style="list-style-type: none"> 3.1 ATENDER 60 SOLICITUDES DE TRAMITES DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE 3.2 REALIZAR 30 TALLERES DE CICLISMO SEGURO PARA CICLISTAS URBANOS. 3.3 Realizar 1 Proyecto de monitoreo de las rutas del transporte publico, mercantil y ejecutivo a traves del sistema de posicionamiento global GPS. 3.4 Realizar 1 Proyecto de movilidad no motorizada y micromovilidad en la Zona Metropolitana de Puebla. 3.5 REALIZAR 52 JORNADAS DE ATENCION CIUDADANA. 3.6 REALIZAR 12 REUNIONES DE TRABAJO CON ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL PARA TRATAR TEMAS DE MOVILIDAD SUSTENTABLE. 3.7 REALIZAR 6 REUNIONES DE CORRESPONSABILIDAD CON OTRAS INSTANCIAS GUBERNAMENTALES EN MATERIA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE. 3.8 REALIZAR 4 REPORTES DE LAS REUNIONES DE TRABAJO CON ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL EN MATERIA DE TRANSPORTE 	<p>COMPONENTES</p> <p>SOLUCIONES PARA EL SEGUIMIENTO Y MONITORIA DE LOS PROYECTOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA LAS ZONAS URBANAS Y RURALES. SERVICIOS DE DESARROLLO URBANO CON PERSPECTIVA DE MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA. SERVICIOS DE DESARROLLO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES REALIZADOS EN MATERIA DE MOVILIDAD EN EL USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD SUSTENTABLES.</p>
<p>CAUSAS (2DO NIVEL)</p> <ol style="list-style-type: none"> 3.1 LA DEMANDA DE TRAMITES DEL TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL DE LOS CONCESSIONARIOS, PERMISISTAS Y PUBLICO EN GENERAL SON ATENDIDAS CON DEFICIENCIA. 3.2 CICLISTAS URBANOS DESCONOCEN LOS LINEAMIENTOS DE CICLISMO SEGURO. 3.3 Las rutas del transporte publico, mercantil y ejecutivo no cuentan con sistema de posicionamiento global GPS. 3.4 La movilidad no motorizada y micromovilidad en la Zona Metropolitana de Puebla es de alto riesgo. 3.5 NO SE ATIENDE ADECUADAMENTE A LA CIUDADANIA 3.6 LAS ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL SON IGNORADAS EN TEMAS DE MOVILIDAD SUSTENTABLE 3.7 NO EXISTE TRABAJO COLEGIADO CON OTRAS ENTIDADES GUBERNAMENTALES EN MATERIA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE 3.8 LAS ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL NO SON TOMADAS EN CUENTA EN MATERIA DE TRANSPORTE 	<p>MEDIOS (2DO NIVEL)</p> <ol style="list-style-type: none"> 3.1 ATENDER SOLICITUDES DE TRAMITES DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE 3.2 REALIZAR TALLERES DE CICLISMO SEGURO PARA CICLISTAS URBANOS. 3.3 Realizar Proyectos de monitoreo de las rutas del transporte publico, mercantil y ejecutivo a traves del sistema de posicionamiento global GPS. 3.4 Realizar acciones y/o proyectos de movilidad no motorizada y micromovilidad en la Zona Metropolitana de Puebla. 3.5 REALIZAR JORNADAS DE ATENCION CIUDADANA 3.6 REALIZAR REUNIONES DE TRABAJO CON ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL PARA TRATAR TEMAS DE MOVILIDAD SUSTENTABLE 3.7 REALIZAR REUNIONES DE CORRESPONSABILIDAD CON OTRAS INSTANCIAS GUBERNAMENTALES EN MATERIA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE 3.8 REALIZAR REUNIONES CON ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL EN MATERIA DE TRANSPORTE 	<p>ACTIVIDADES</p> <ol style="list-style-type: none"> 4.1 EJECUTAR ACCIONES PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL TREN TURISTICO PUEBLA - CHOLLULA Y OPTIMIZAR LA MOVILIDAD URBANA EN LA ZONA METROPOLITANA. 4.2 REALIZAR PROYECTOS DE BICICESTACIONAMIENTOS EN LA ZONA METROPOLITANA. 4.3 Realizar Talleres de Capacitación en Movilidad Segura y Sustentable para Operadores del Transporte Publico. 4.4 REALIZAR VIAS RECREATIVAS METROPOLITANAS. 4.5 REALIZAR VIAS RECREATIVAS METROPOLITANAS. 4.6 Realizar capacitaciones de Cultura Vial para bachilleratos y/o preparatorias de la Ciudad de Puebla 	<p>COMPONENTES</p> <p>SOLUCIONES PARA EL SEGUIMIENTO Y MONITORIA DE LOS PROYECTOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA LAS ZONAS URBANAS Y RURALES. SERVICIOS DE DESARROLLO URBANO CON PERSPECTIVA DE MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA. SERVICIOS DE DESARROLLO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES REALIZADOS EN MATERIA DE MOVILIDAD EN EL USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD SUSTENTABLES.</p>
<p>CAUSAS (2DO NIVEL)</p> <ol style="list-style-type: none"> 4.1 EL TREN TURISTICO PUEBLA - CHOLLULA FUNCIONA DE FORMA INADECUADA. 4.2 LOS BICICESTACIONAMIENTOS SON INAPROPIADOS. 4.3 Los Operadores del Transporte Publico no están Capacitados en cuanto a Movilidad Segura y Sustentable. 4.4 LAS VIAS PARA TRANSPORTE ALTERNATIVO Y NO MOTORIZADO SON INADECUADAS. 4.5 LAS VIAS PARA TRANSPORTE ALTERNATIVO Y NO MOTORIZADO SON INADECUADAS. 4.6 La Cultura Vial en la Ciudad de Puebla es ineficiente. 	<p>MEDIOS (2DO NIVEL)</p> <ol style="list-style-type: none"> 4.1 EJECUTAR ACCIONES PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL TREN TURISTICO PUEBLA - CHOLLULA Y OPTIMIZAR LA MOVILIDAD URBANA EN LA ZONA METROPOLITANA. 4.2 REALIZAR PROYECTOS DE BICICESTACIONAMIENTOS EN LA ZONA METROPOLITANA. 4.3 Realizar Talleres de Capacitación en Movilidad Segura y Sustentable para Operadores del Transporte Publico. 4.4 REALIZAR VIAS RECREATIVAS METROPOLITANAS. 4.5 REALIZAR VIAS RECREATIVAS METROPOLITANAS. 4.6 Realizar capacitaciones de Cultura Vial para bachilleratos y/o preparatorias de la Ciudad de Puebla 	<p>ACTIVIDADES</p> <ol style="list-style-type: none"> 4.1 EJECUTAR ACCIONES PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL TREN TURISTICO PUEBLA - CHOLLULA Y OPTIMIZAR LA MOVILIDAD URBANA EN LA ZONA METROPOLITANA. 4.2 REALIZAR 1 PROYECTO DE BICICESTACIONAMIENTOS EN LA ZONA METROPOLITANA. 4.3 Realizar 36 Talleres de Capacitación en Movilidad Segura y Sustentable para Operadores del Transporte Publico. 4.4 Realizar 6 Talleres de capacitación de Vias Recreativas Itinerantes para municipios y/o localidades. 4.5 REALIZAR 12 VIAS RECREATIVAS METROPOLITANAS. 4.6 Realizar 12 capacitaciones de Cultura Vial para bachilleratos y/o preparatorias de la Ciudad de Puebla 	<p>COMPONENTES</p> <p>SOLUCIONES PARA EL SEGUIMIENTO Y MONITORIA DE LOS PROYECTOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA LAS ZONAS URBANAS Y RURALES. SERVICIOS DE DESARROLLO URBANO CON PERSPECTIVA DE MOVILIDAD EFICIENTE Y SEGURA. SERVICIOS DE DESARROLLO EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES REALIZADOS EN MATERIA DE MOVILIDAD EN EL USO DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD SUSTENTABLES.</p>

3. Cobertura

3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.

Justificación de los criterios de focalización de la Población de Referencia: Se seleccionó de acuerdo a los últimos datos disponibles y corresponde a la población total de habitantes del Estado de Puebla.

Justificación de los criterios de focalización de la Población Potencial: Se definió tomando en cuenta los últimos datos disponibles de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo realizada por INEGI en 2019 y se refiere a los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada.

Justificación de los criterios de focalización de la Población Objetivo: La población objetivo se definió tomando en cuenta como criterio de focalización el medio de transporte que utiliza la población ocupada del Estado de Puebla para trasladarse a su lugar de trabajo, utilizando los datos de la Encuesta Intercensal 2015 de INEGI.

Justificación de los criterios de focalización de la Población Atendida: De acuerdo a la capacidad de operación a lo largo del ciclo de vida del programa. Se definió tomando en cuenta a los beneficiarios directos e indirectos de las acciones ejecutadas por el programa.

	Definición de la Población	Cantidad	Última fecha de actualización	Periodicidad para realizar la actualización	Fuente de Información
Población de Referencia	Habitantes del Estado de Puebla.	6,420,438	2019	Anual	Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo 2019 (INEGI).
Población Potencial	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada.	3,122,473	2019	Trimestral	Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo 2019 ((INEGI).
Población Atendida	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en medios de transporte alternativo, atendidos por el programa.	770,989	2018	Anual	Estimación Propia.
Población Objetivo	Habitantes del estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en medios de transporte alternativo.	829,927	2015	Quinquenal	Encuesta Intercensal 2015 (INEGI).

3.2 Estrategia de cobertura.

Población Potencial: 3,122,473 Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada.



Magnitud (Población objetivo): 829,927 Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en medios de transporte alternativo que se considera atender en el periodo 2019.

Descripción del resultado esperado en el mediano y largo plazo:

- Incremento en la proporción de personas que utilizan medios de transporte eficientes en el consumo de energéticos y que generan pocos o nulos niveles de contaminación al medio ambiente.
- 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.

Integración, operación y actualización del Padrón de Beneficiarios: El Programa de Movilidad no contempla la integración de un padrón de beneficiarios derivado de la naturaleza de las acciones del mismo, que benefician de manera integral a la población.

4. Análisis de similitudes o complementariedades

4.1 Complementariedad y coincidencias

Identificar las similitudes o complementariedades existentes con otros Programas Presupuestarios de la Administración Pública Estatal, determinando si corresponden al propósito o población objetivo

Nombre del PP	Programa de Movilidad, 2021.
Institución	Secretaría de Movilidad y Transportes
Propósito (MIR)	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en bicicleta o caminando.
Población o área de enfoque	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor
Cobertura geográfica	Estatal
Existen riesgos de similitud con el PP de análisis	Si
Se complementa con el PP de análisis	Si



Explicación

Ambos programas atienden la movilidad de las personas en el Estado de Puebla, con distintos enfoques relacionados con el medio de transporte que se utiliza.

5. Presupuesto

Nota: Este apartado deberá ser requisitado con la información del proceso de cuantificación de los programas presupuestarios a partir del Ejercicio Fiscal 202X

5.1 Estimación del costo del programa presupuestario

Especificar el monto del presupuesto estimado para el Ejercicio Fiscal en el que iniciará operaciones el PP.

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios Personales	\$
2000 Materiales y Suministros	\$
3000 Servicios Generales	\$
5000 Inversión Pública	\$
1000 Servicios Personales	\$
Total	\$

5.2 Fuentes de financiamiento

Colocar la fuente de los recursos y el monto correspondiente para la operación del PP. Los recursos Estatales se agregarán sólo cuando el programa provenga de algún convenio con contrapartida estatal. El total debe corresponder con la Estimación del Costo del Programa.



Fuente de financiamiento	Monto en pesos corrientes
Recursos Federales	\$
Recursos Estatales	\$
Total	\$

6. Información Adicional

6.1 Información adicional relevante

Incluir en este apartado Información no considerada en los puntos anteriores que por su relevancia para los ejecutores del PP consideren se deba incorporar.

<< Agregar texto >>



7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.

Registro del Programa Presupuestario
Tipología del PP: Actividades del sector público que realiza en forma directa, regular y continua, para satisfacer las demandas de la sociedad.
Programa Presupuestario: E080 Programa de Movilidad.
Unidad Responsable del PP: 1325 SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD.

En caso de que el PP sea operado por más de una UR se deberá especificar las funciones que cada una desarrollará respecto al mismo.

Denominación de UR's que participan	Funciones por UR en el Programa Presupuestario
-------------------------------------	--



<p>1321.- Oficina del C. Secretario.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verificar reportes de solicitudes para el otorgamiento, modificación y prórroga de las concesiones y permisos del servicio de transporte público y mercantil. ■ Elaborar propuestas de mejora en los procesos administrativos de la Secretaría de movilidad y transportes. ■ Realizar revisiones al portal de transparencia.
<p>1325.- Subsecretaria de Movilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elaborar propuestas de mejora en los procesos administrativos de la subsecretaría de movilidad. ■ Generar reportes sobre el uso del registro de otorgamiento de servicios a cargo de la Subsecretaría de Movilidad.
<p>1326.- Subsecretaria de Transporte y Vías de Comunicación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elaborar propuestas de mejora en los procesos administrativos de la subsecretaría de transporte y vías de comunicación. ■ Generar reportes sobre el uso del registro de otorgamiento de servicios a cargo de la Subsecretaría de Transportes y Vías de Comunicación.
<p>1332.- Dirección de Ingeniería y Geomática.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Atender solicitudes de opiniones, estudios y análisis técnicos de creación de ruta en regiones alejadas y con bajo acceso al servicio de transporte público, ubicación de bases de sitio y/o terminal y factibilidad de nuevas rutas en sus diferentes modalidades de ruta fija y taxi en la ciudad de Puebla e interior del estado que cumplan con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente. ■ Atender solicitudes de trámites del servicio público de transporte.
<p>1329.- Dirección de Movilidad Motorizada.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realizar auditorías de seguridad vial en diferentes municipios del estado. ■ Realizar 1 Programa de apoyo a concesionarios del transporte público para la instalación de tecnologías.
<p>1330.- Dirección de Movilidad No Motorizada.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realizar proyectos de adecuaciones geométricas en Tehuacán ■ Realizar proyectos de cruces seguros metropolitanos. ■ Realizar proyectos "mi calle completa" en el estado de Puebla. ■ Realizar proyecto de biciestacionamientos en la zona metropolitana ■ Realizar proyectos de ciclovías en zonas urbanas del estado de Puebla ■ Realizar vías recreativas itinerantes. ■ Realizar vías recreativas metropolitanas. ■ Realizar talleres de ciclismo seguro para ciclistas urbanos.



Bibliografía

Agregar la Bibliografía utilizada en orden alfabético.

- CONAPO. Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010.
- Gobierno del Estado de Puebla. Plan Estatal de Desarrollo 2017-2018.
- Gobierno del Estado de Puebla. Memoria Sexenal 2011-2017.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Intercensal 2015.
- Organización de las Naciones Unidas-Hábitat. Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015.
- 21° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México 2016. El Fondo Metropolitano y Desarrollo Regional en la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala.

Anexos

<< Agregar texto >>