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.

E081 PROGRAMA FOMENTO A LA FLUIDEZ DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR

18 MOVILIDAD

133 SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

3000 SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Ejercicio fiscal 2023

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	
REV: 03 2022	16/10/2022	

Contenido

1. Antecedentes y Descripción del Problema 5
1.1 Antecedentes. 5
1.2 Definición del problema. 7
1.3 Justificación del PP. 7
1.4 Estado actual del problema. 8
1.5 Evolución del problema. 9
1.6 Experiencias de atención. 10
1.7 Árbol de problemas. 12
2. Objetivos 14
2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención. 14
2.2 Árbol de objetivos. 18
2.3 Estrategia para la selección de alternativas. 20
2.4 Concentrado. 21
3. Cobertura 23
3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información. 23
3.2 Estrategia de cobertura. 24
4. Análisis de similitudes o complementariedades 25
4.1 Complementariedad y coincidencias 25
5. Presupuesto 26
5.1 Estimación del costo del programa presupuestario. 26
5.2 Fuentes de financiamiento. 26
6. Registro del Programa Presupuestario en Inventario. 26
Bibliografía 29

1. Antecedentes y Descripción del Problema

1.1 Antecedentes.

El transporte en sus diversas modalidades representa uno de los instrumentos indispensables y necesarios para el traslado de las personas, bienes y mercancías para el desarrollo económico del Estado, por ello requiere de una constante innovación en sus sistemas de transporte e infraestructura, todo ello con la finalidad de ofrecer una movilidad efectiva, con seguridad vial, accesible e interconectada para el traslado de personas, productos y servicios, por tanto la Secretaría de Movilidad de Transporte es la responsable de realizar la planeación, gestión ,regulación, administración y supervisión del transporte.

El principal problema puede visualizarse con dos rasgos contrastantes: por un lado, la importancia del transporte público colectivo, los viajes a pie y en bicicleta, y por el otro, el creciente aumento de la motorización y la congestión, invirtiendo un alto porcentaje de los recursos públicos en infraestructuras urbanas e interurbanas para el transporte privado, cuando se debería priorizar a los modos alternativos de movilidad y transporte y no enfocarse al transporte privado.
Asimismo, otro problema que se enfrenta el transporte son los tiempos invertidos en los traslados, el costo económico y el impacto en el presupuesto familiar, así como la inseguridad que se vive en los trayectos, han deteriorado las condiciones de vida de la población, la situación se ha agravado por la falta de mantenimiento de la infraestructura y por la insuficiencia de los servicios de transporte público y de movilidad no motorizada, sobre todo en las periferias donde residen las personas de más bajos ingresos.

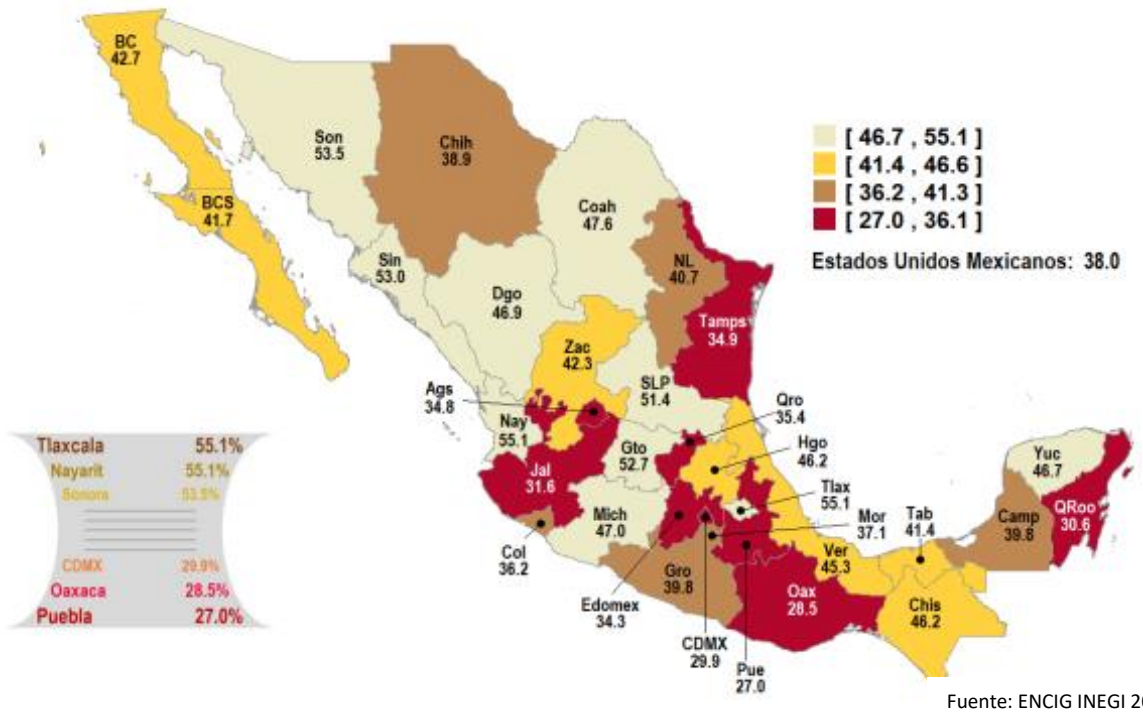
La falta de integración del transporte con la planeación del desarrollo urbano, sin prever cualidades para la conectividad, ha sido la causa principal del modelo desarticulado de movilidad que predomina en las ciudades mexicanas, así como de las pérdidas que esta situación genera por las externalidades negativas que origina, como son: descenso en la productividad económica, impacto en la salud de los habitantes y en la calidad de vida y el deterioro ambiental.

La reorganización del transporte colectivo constituye un problema complejo, debido a la reorientación y reorganización de la prestación del servicio para atender las principales necesidades de la ciudadanía en el desplazamiento de un lugar a otro, para atender sus principales actividades, además de exigir un servicio de transporte de calidad. Es allí donde la modernización se focaliza, primero, en mejorar la percepción de los usuarios sobre la calidad del servicio, y segundo, en profesionalizar el trabajo de los operadores. De igual forma la modernización del transporte representa un reto para brindar un mejor servicio a las personas usuarias del mismo, actualmente existen muchas unidades que no cumplen los requisitos establecidos en la nueva Ley del Transporte del Estado de Puebla, publicada en diciembre de 2021 así como su Reglamento publicado en junio de 2022, puesto que se requiere una modernización en la mayoría de las unidades que brindan el servicio de transporte, pero al mismo tiempo no se puede dejar sin el servicio de transporte

a la ciudadanía, es por ello que se deben implementar de manera coordinada la modernización del servicio de transporte, concesionarios, permisionarios y gobierno, deben trabajar de manera coordinada para hacer posible la modernización del transporte.

La mitad de los habitantes en la zona metropolitana de Puebla se mueve por transporte público, mientras que 2 de cada 10 personas lo hace en autos particulares. Aun así, el 80% del presupuesto en movilidad se destina a este sector privilegiado.

La más reciente Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) del INEGI revela que la satisfacción de los usuarios del transporte público en Puebla ha decaído en los últimos años. En 2017, el 26.6 por ciento de los usuarios estaba satisfecho con el servicio, para 2019 se obtuvo un porcentaje de satisfacción sólo del 19.8 por ciento y para el 2021 de 27 por ciento posicionando al Estado en el último lugar en satisfacción del transporte público.



Fuente: ENCIG INEGI 2021

De forma general, se puede concluir que la Región de América Latina y el Caribe, se encuentra lejos de contar con sistemas de movilidad eficientes que favorezcan el desarrollo social y económico, que permitan a las personas acceder a servicios, oportunidades laborales, educativas y que favorezcan el disfrute pleno de las ciudades.

De acuerdo al Ranking Global de Tráfico de INRIX (The INRIX Global Traffic Scorecard), una compañía que proporciona una evaluación rica en datos sobre los viajes urbanos, la salud en el tráfico y la vitalidad en cinco continentes, en el 2022 los automovilistas en

Puebla pasaron un promedio de 22 horas de vida en congestiones vehiculares y un porcentaje del 35% del tiempo de conducción en la congestión. De las 1360 ciudades analizadas a nivel mundial por el estudio, se ubicó en el lugar 423; del mismo promedio en las 100 mayores ciudades del mundo y en el lugar 7 de las ciudades mexicanas del estudio (http://inrix.com/scorecard/).

Lo anterior demuestra que la ciudad de Puebla no está exenta de los problemas de integración del transporte y la planeación urbana, además del aumento demográfico que ha sucedido en los últimos años. Por ello son necesarias las acciones que contribuyan a mejorar la fluidez vehicular en la zona metropolitana de Puebla y el interior del Estado.

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 vehículo automotor, enfrentan prolongados tiempos de recorrido a causa de las condiciones de la infraestructura y los servicios de transporte, situación que se agrava a medida que se incrementa el parque vehicular en la entidad.

Lo anterior tiene entre sus principales causas:

- Cultura vial insuficiente por parte de los involucrados en los servicios de transporte público y mercantil en sus distintas modalidades.
- Vehículos del transporte público y mercantil prestan sus servicios de manera irregular.
- Conductores y transportistas incumplen con los trámites relacionados con el servicio particular, público y mercantil del transporte.
- Los servicios de transporte público y mercantil son ineficientes.

Para efectos del Programa Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular por la Infraestructura Vial, se entenderá como vehículo automotor aquellos del servicio particular (automóvil, motocicleta, van, camioneta, etcétera) y del servicio de transporte público (taxi, van, minibús, bus, camión, etcétera). Se excluye de esta clasificación a los vehículos del servicio de transporte público masivo (metrobús, tren-tram).

1.3 Justificación del 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.

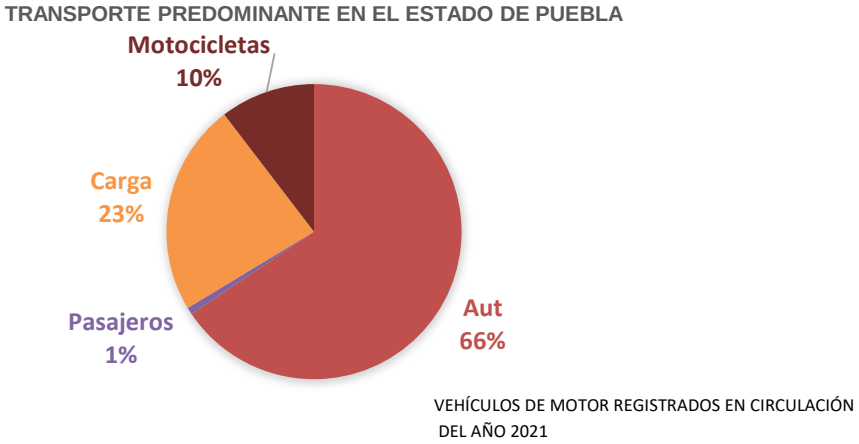
No todas las personas tienen el mismo acceso a modos de transporte de calidad por lo que invertir en la movilidad significa atender las desigualdades estructurales. Por otro lado, modificar la visión tradicional que impulsa el uso del transporte motorizado como principal modo de transporte e invierte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

La Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala comparte los mismos síntomas de una movilidad deficiente con las principales ciudades y zonas metropolitanas del país, en diferentes grados en función de sus dimensiones físicas, demográficas y económicas, que se traducen en:

- Congestión vial producto de la dispersión y del protagonismo otorgado al transporte motorizado privado (el automóvil es el medio de transporte con mayor crecimiento, ocupa más espacio y traslada a menos personas).
- Deficiencia y baja calidad del transporte público, lo que inhibe su posicionamiento como una alternativa para la movilidad; es la flota con menor crecimiento, innovación tecnológica y sistemas de administración y operación.
- Costos crecientes para las personas, los gobiernos y el ambiente, que afectan la competitividad y disminuyen la calidad de vida en las ciudades.

El transporte predominante en la actualidad en el Estado de Puebla es el automóvil, por razones complejas que marcan las pautas del proceso urbano. En relación con los modos de transporte, el parque vehicular se distribuyó de la siguiente forma: en el año 2021, el total alcanzó la cifra de un millón 209 mil unidades, de las cuales 757 mil (62 %) eran automóviles; 9 mil (1 %), camiones de pasajeros; 274 mil (22 %), camiones y camionetas para carga, y 124 mil (10 %), motocicletas. Por su parte, el Programa de movilidad metropolitana, elaborado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, indicó que, en el año 2013, en el estado de Puebla, 47 % de la población usaba transporte público y 12 %, transporte privado. Lo cual muestra la desproporción de la inversión pública en favor de lo privado.



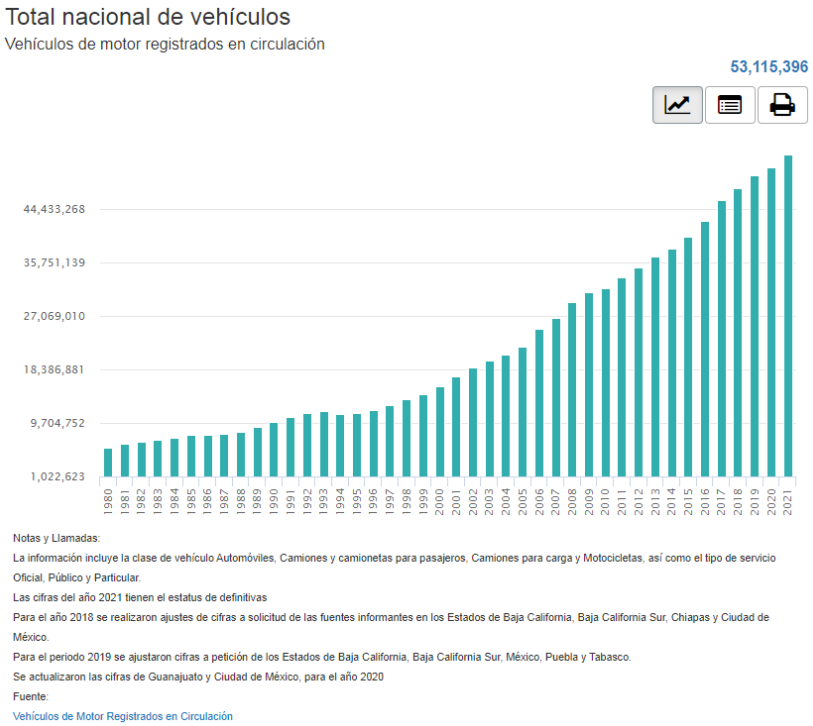
Con base en datos de la Encuesta Intercensal 2015, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se pueden analizar cifras respecto a la movilidad cotidiana de las personas en el Estado de Puebla. De manera concreta, se observa que alrededor del 75% de la población ocupada, se traslada desde su casa al lugar de trabajo; es decir, más de un millón 959 mil personas. Asimismo, el 36.78% de dicha proporción lo hace por medio camión, taxi, combi o colectivo (transporte público tradicional), el 0.15% en metrobus, 17.12% en vehículo particular y 3.96 en transporte laboral; todos estos, medios de transporte automotor.

Lo anterior es un indicador importante respecto a las políticas públicas que resulta necesario implementar para atender las necesidades de fluidez de la circulación vehicular para reducir costos, tiempos de traslado y contaminación ambiental.
.

1.5 Evolución del problema.

Con datos obtenidos del INEGI, se puede apreciar el rápido crecimiento del parque vehicular, que hasta el momento cuenta con 51 millones de unidades, y la tasa de motorización pasó de 160 a 300 vehículos por cada 1,000 habitantes.

PARQUE VEHICULAR REGISTRADO EN MÉXICO



Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2022.

Destaca el comportamiento ascendente de los automóviles privados que representan cerca del 66% del parque total, observando una TMCA (Tasa Media de Crecimiento Anual) del 7.4%, entre 2000 y 2012, que supera en 5 veces la de la población nacional (1.4%).

1.6 Experiencias de atención.

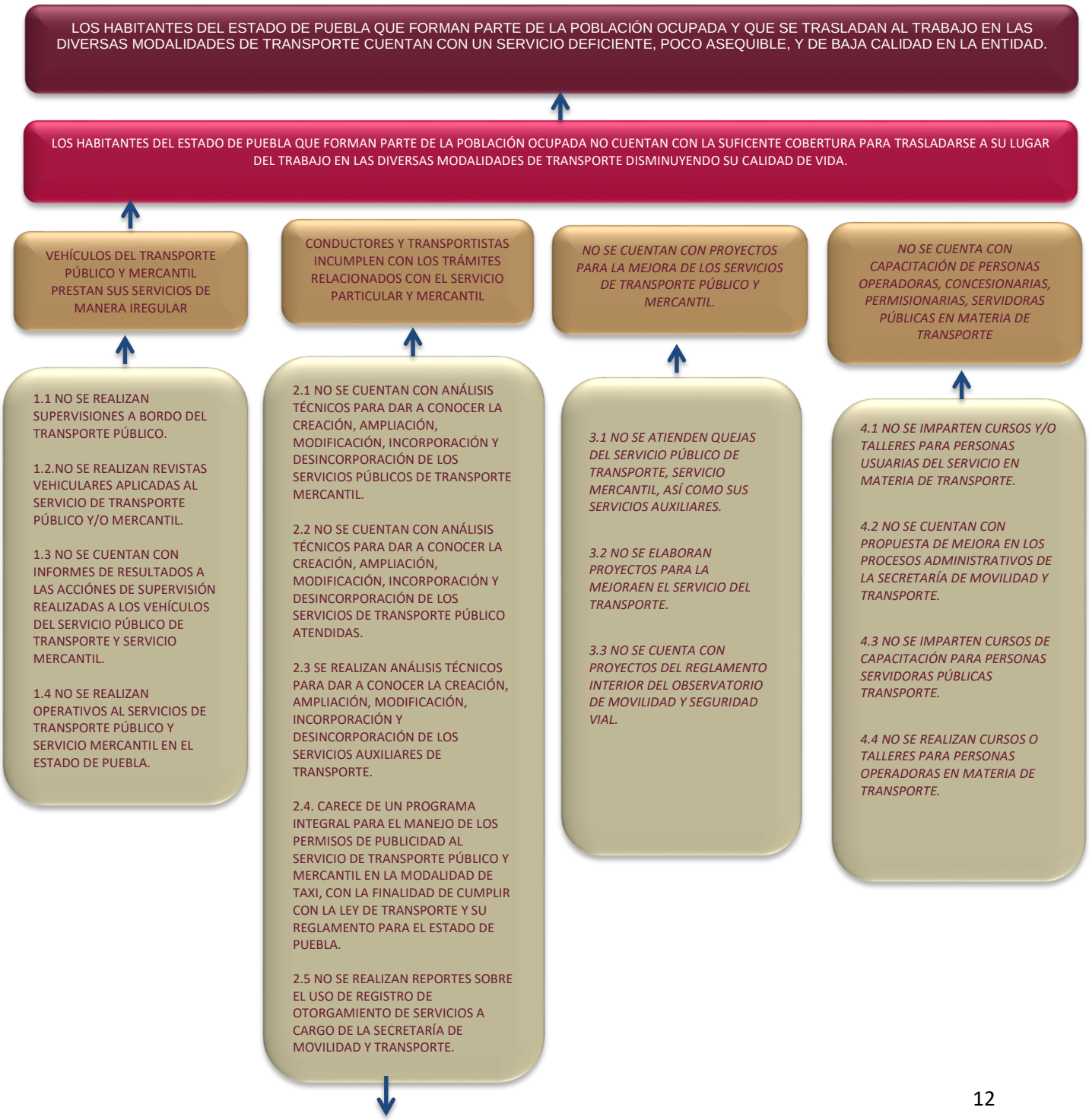
Realizar un recuento de las estrategias implementadas anteriormente en el orden local o nacional que tuvieron o tienen como objetivo la atención del problema señalando sus logros, fallos y resultados

Programa	Población Objetivo	Objetivo del Programa	Operación	Resultados
E081 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular.	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor.	Contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de	El programa ha sido operado por las Unidades Responsables de la Secretaría de Infraestructura,	- Se logró una reducción en el parque vehicular de transporte público y mercantil de .51% en 2014; 1.5% en 2015 y 0.25 en 2016, sumando

		trabajo en vehículo automotor mediante la optimización del sistema urbano de transporte al interior y exterior, disminuyendo los niveles de congestionamiento vehicular y los tiempos de recorrido.	Movilidad y Transportes en territorio estatal a partir del ejercicio 2015 hasta el 2019. Previamente, el Programa Presupuestario era ejecutado por la extinta Subsecretaría de Movilidad y Transportes, perteneciente a la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes del Gobierno del Estado de Puebla.	una variación total de 2.34%. - En 2017 se llevaron a cabo 10 talleres de Capacitación en Movilidad Segura y Sustentable para operadores del servicio público de transporte, dichas actividades se realizaron en las ciudades de Puebla y Teziutlán, con una asistencia de 360 operadores. - En 2017 se visitaron 74 de los 217 municipios del estado y se efectuaron 359 visitas que beneficiaron a 13 mil 269 personas que obtuvieron su licencia y emitieron 156 licencias. - En 2017 se infraccionaron diferentes rutas del transporte público mercantil en su modalidad de taxi, con un total de 2 mil 895 infracciones. -En 2022 se realizaron 640 operativos realizando 994 boletas de infracción, 7508 pruebas toxicológicas, 369 trámites relacionados con las concesiones del servicio público de transporte y 512 trámites enfocados a la modernización del servicio público. - En 2022 se llevaron a cabo 2,128 revistas y se expidieron 17 mil 113 tarjetones de transporte mercantil y 1170 trámites relativos al servicio de

				transporte mercantil en su modalidad de taxi o taxi local.

1.7 Árbol de problemas.



A

2.6 NO SE REALIZAN VISITAS A TRAVÉS DE LAS UNIDADES MÓVILES PARA EL ACERCAMIENTO DE SERVICIOS A LA POBLACIÓN DEL ESTADO.

2.7 NO SE GENERAN AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE MERCANTIL DE CARGA, DE PERSONAL Y ESCOLAR.
2.8 NO SE ELABORAN EXPEDIENTES GESTIONADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO MERCANTIL EN LA CIUDAD DE PUEBLA E INTERIOR DEL ESTADO CONFORME A LO ESTABLECIDO EN LA LEY DEL TRANSPORTE VIGENTE.
2.9 NO SE CUENTAN CON REPORTES DE LOS TRÁMITES CONCLUIDOS DE CONCESIONES Y PERMISOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN LA MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL.

2.10 NO SE EMITEN CÉDULAS DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR DEL SERVICIO EJECUTIVO MERCANTIL.

2.11NO SE AUTORIZAN EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

2.12 NO SE EMITEN GAFETES DE IDENTIFICACIÓN A CHOFER DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL DE TAXI.

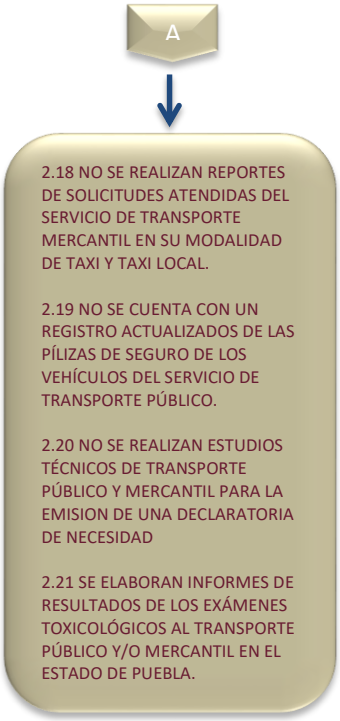
2.13 NO SE ELABORAN REPORTES DE LAS SOLICITUDES DE CONSTANCIAS DE ACREDITACIÓN DE PERSONALIDADES JURÍDICAS DE RUTAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

2.14 NO SE REALIZAN AUDITORÍAS INTERNAS A LOS PROCEDIMIENTOS DE LAS DISTINTAS JEFATURAS DE DEPARTAMENTOS DE DIRECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO.

2.15 NO SE DIGITALIZAN EXPEDIENTES DE TRÁMITES DE CONCESIONES.
2.16 NO SE INTEGRAN NI SE ARCHIVAN EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

2.17 NO SE ELABORAN REPORTES DE REGISTROS CAPTURADOS EN EL PADRÓN DE CHOFERES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA ZONA METROPOLITANA E INTERIOR DEL ESTADO.

A



2. Objetivos

2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

- **Alineación de Objetivos al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024:**

EJE: 03 Desarrollo económico para todas y todos.
OBJETIVO: 03 Impulsar el desarrollo económico sostenible en todas las regiones del estado, con un enfoque de género, identidad e interseccionalidad.
ESTRATEGIA: 01 fomentar encadenamientos productivos y la atracción de inversiones para la generación de empleos, el desarrollo integral y regional.
LÍNEA DE ACCIÓN: 01 fortalecer los mecanismos de atracción de inversión en el estado.
LÍNEA DE ACCIÓN: 03 impulsar la generación y consolidación de las mipymes para elevar su productividad y competitividad con un enfoque sostenible y de perspectiva de género.
LÍNEA DE ACCIÓN: 05 consolidar el turismo en el estado como elemento de desarrollo salvaguardando el patrimonio.

- **Alineación Con Los Programas Derivados Del PED**

PROGRAMA: 07 Programa Sectorial de Movilidad y Transporte.

TEMÁTICA: 01 Movilidad Segura y Sostenible.
OBJETIVO: 01 Impulsar esquemas de movilidad sostenibles, accesibles, incluyentes e intermodales que fomenten el desarrollo y bienestar en cada una de las regiones del estado.
ESTRATEGIA: 01 Mejorar la movilidad segura propiciando condiciones de accesibilidad de las personas.
LINEA DE ACCIÓN: 04 promover la mejora de la calidad del servicio de transporte público, masivo y mercantil.
ESTRATEGIA: T1 impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados que incidan en la calidad de vida de la población, así como en la productividad de las regiones.
LINEA DE ACCIÓN: 01 Diseñar un sistema integrado de transporte sostenible e incluyente.
LINEA DE ACCIÓN: 02 Impulsar la mejora y ampliación de las redes de transporte, para facilitar el acceso de la población a bienes y servicios.
ESTRATEGIA: T4 redistribuir el reparto modal para fomentar la movilidad sostenible, activa y eficiente.
LINEA DE ACCIÓN: 01 Fomentar el uso de modos de transporte, sostenibles y de bajo impacto ambiental.
LINEA DE ACCIÓN: 02 Impulsar proyectos para la ampliación de la infraestructura intermodal de forma sostenible.

- **Alineación Con Los Objetivos De Desarrollo Sostenible (ODS)**

DIMENSIÓN: 01 Social.
OBJETIVO: 001 Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo.
META: 003 Poner en práctica a nivel nacional sistemas y medidas apropiadas de protección social para todos, incluidos niveles mínimos, y, para 2030, lograr una amplia cobertura de los pobres y los vulnerables.

- **Programas Especiales (Transversales)**

PROGRAMA ESPECIAL: 01 Programa Especial De Infraestructura.
TÉMATICA: 03 Inversión en infraestructura para el incremento de la competitividad.
OBJETIVO: 01 Mejorar los sistemas de transporte e infraestructura carretera y productiva que fomenten el desarrollo económico con un enfoque sostenible.
ESTRATEGIA: 01 Ampliar la red carretera para incrementar la conectividad y el acceso a rutas comerciales y de servicios en las regiones.
LINEA DE ACCION: 01 Desarrollar proyectos en materia de infraestructura carretera para potenciar la transitabilidad en las principales rutas comerciales y de servicios en las regiones del estado.
LINEA DE ACCION: 02 Crear nuevas rutas comerciales y de servicio que permitan el intercambio eficiente de productos y servicios entre las regiones del estado.

LINEA DE ACCION: 03 Realizar acciones de infraestructura para la integración de las mipymes en cadenas de valor y cadenas de suministro.
TÉMATICA: 06 Infraestructura y equipamiento gubernamental y de servicios públicos.
OBJETIVO: 01 Contribuir a reducir las brechas de desigualdad en las regiones del estado de puebla a través de la mejora en la conectividad estatal con acciones de infraestructura que sean inclusivas, incluyentes y que permitan a los municipios del estado responder de manera oportuna a fenómenos naturales perturbadores.
ESTRATEGIA: 02 Contribuir a mejorar la movilidad estatal mediante la atención de las principales vías carreteras de carácter regional que existen en el estado, con un enfoque de conservación y respeto de los recursos naturales.
LINEA DE ACCION: 01 Atender de las principales vías carreteras de carácter regional que existen en el estado, con un enfoque de conservación y respeto de los recursos naturales.
LINEA DE ACCION: 02 Modernizar la infraestructura carretera de ámbito regional priorizando los puntos de mayor tránsito
vehicular.
LINEA DE ACCION: 03 Definir en coordinación con las instancias rectoras proyectos de infraestructura para ampliar la cobertura de transporte en las regiones del estado.
LINEA DE ACCION: 04 Fortalecer la infraestructura en materia de caminos y puentes que mejoren el acceso de la población en las regiones indígenas.
PROGRAMA ESPECIAL: 02 Programa especial de pueblos indígenas.
TÉMATICA: 07 Infraestructura y equipamiento para el bienestar.
OBJETIVO: 01 Promover el acceso de la población indígena a una infraestructura social que permita una vida digna bajo una perspectiva de desarrollo con identidad y de género.
ESTRATEGIA: 01 Dinamizar esquemas que garanticen el acceso de la población indígena a una infraestructura social con un enfoque de identidad y perspectiva de género.
LINEA DE ACCION: 04 impulsar el mejoramiento y construcción de caminos y puentes que mejoren el acceso de la población en las regiones indígenas.
PROGRAMA ESPECIAL: 03 programa especial de igualdad sustantiva
TÉMATICA: 01 Seguridad pública, acceso a la justicia y protección de los derechos de las mujeres
OBJETIVO: 01 Incorporar la perspectiva de género y de derechos humanos en los esquemas de seguridad pública y en los procesos institucionales de acceso y procuración de justicia de la población.
ESTRATEGIA: 05 Promover esquemas de movilidad segura para mujeres y niñas a través de la introducción de mejoras en el
entorno, el transporte público y el impulso de medidas orientadas a la prevención de la violencia sexual.
LINEA DE ACCION: 05 Promover la capacitación y certificación del personal operador del transporte público, concesionado y privado en materia de seguridad vial y movilidad segura con perspectiva de género.
LINEA DE ACCION: 06 Promover la creación de espacios exclusivos para mujeres, niñas, adolescentes, adultas mayores,
mujeres embarazadas y personas con discapacidad en el transporte público.

LINEA DE ACCION: 07 Impulsar transformaciones en los espacios e instalaciones públicas dedicadas al transporte, con la finalidad de mejorar las condiciones de seguridad de mujeres y niñas, así como de accesibilidad para mujeres con discapacidad, embarazadas y adultas mayores.
PROGRAMA ESPECIAL: 04 Programa especial de niñas, niños y adolescentes
TÉMATICA: 01 Desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes del estado de puebla
OBJETIVO: 01 Promover el pleno ejercicio, respeto, protección y promoción de los derechos humanos de las niñas, niños y adolescentes.
ESTRATEGIA: 04 Promover acciones mediante estrategias multisectoriales dirigidas a niñas, niños y adolescentes, que fortalezca su bienestar integral.
LINEA DE ACCION: 10 promover una cultura vial de movilidad y transporte desde la infancia.
programa especial: 06 programa especial de cuidado ambiental y atención al cambio climático
TÉMATICA: 03 Desarrollo económico sostenible
objetivo: 01 disminuir el impacto al cambio climático generado por las actividades económicas.
ESTRATEGIA: 02 Impulsar criterios de control, prevención y mejores prácticas en los procesos para reducir los contaminantes al medio ambiente.
LINEA DE ACCION: 03 Regular la generación de emisiones de fuentes móviles y fijas conforme a la normatividad.

2.2 Árbol de objetivos.

LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACIÓN OCUPADA CUENTAN CON UN SERVICIO EFICIENTE, ASEQUIBLE, Y DE CALIDAD PARA TRASLADARSE A SU LUGAR DE TRABAJO EN LA ENTIDAD

LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACIÓN OCUPADA CUENTAN CON UNA SUFICENTE COBERTURA PARA TRASLADARSE A SU LUGAR DEL TRABAJO EN LAS DIVERSAS MODALIDADES DE TRANSPORTE AUMENTANDO SU CALIDAD DE VIDA.

VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL PRESTAN SUS SERVICIOS DE MANERA REGULAR

1.1 SE REALIZAN SUPERVISIONES A BORDO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

1.2.SE REALIZAN REVISTAS VEHICULARES APLICADAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y/O MERCANTIL

1.3 SE REALIZAN INFORMES DE RESULTADOS A LAS ACCIÓNES DE SUPERVISIÓN REALIZADAS A LOS VEHÍCULOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL.

1.4 SE REALIZAN OPERATIVOS AL SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIO MERCANTIL EN EL ESTADO DE *PUEBLA.*

CONDUCTORES Y TRANSPORTISTAS CUMPLEN CON LOS TRÁMITES RELACIONADOS CON EL SERVICIO PARTICULAR Y MERCANTIL

2.1 SE REALIZAN ANÁLISIS TÉCNICOS PARA DAR A CONOCER LA CREACIÓN, AMPLIACIÓN, MODIFICACIÓN, INCORPORACIÓN Y DESINCORPORACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE MERCANTIL ANETENDIDAS.

2.2 SE REALIZAN ANÁLISIS TÉCNICOS PARA DAR A CONOCER LA CREACIÓN, AMPLIACIÓN, MODIFICACIÓN, INCORPORACIÓN Y DESINCORPORACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO ATENDIDAS.

2.3 SE REALIZAN ANÁLISIS TÉCNICOS PARA DAR A CONOCER LA CREACIÓN, AMPLIACIÓN, MODIFICACIÓN, INCORPORACIÓN Y DESINCORPORACIÓN DE LOS SERVICIOS AUXILIARES DE TRANSPORTE ATENDIDAS.

2.4. SE IMPLEMENTA PROGRAMA INTEGRAL PARA EL MANEJO DE LOS PERMISOS DE PUBLICIDAD AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN LA MODALIDAD DE TAXI, CON LA FINALIDAD DE CUMPLIR CON LA LEY DE TRANSPORTE Y SU REGLAMENTO PARA EL ESTADO DE PUEBLA.

2.5 SE GENERAN REPORTES SOBRE EL USO DE REGISTRO DE OTORGAMIENTO DE SERVICIOS A CARGO DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

SE CUENTAN CON PROYECTOS PARA LA MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL.

3.1 SE ATIENDEN QUEJAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, SERVICIO MERCANTIL, ASÍ COMO SUS SERVICIOS AUXILIARES.

3.2 SE ELABORAN PROYECTOS PARA LA MEJORAEN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE.

3.3 SE REALIZAN PROYECTOS DEL REGLAMENTO INTERIOR DEL OBSERVATORIO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

CAPACITACIÓN DE PERSONAS OPERADORAS, CONCESIONARIAS, PERMISIONARIAS, SERVIDORAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRANSPORTE

4.1 SE IMPARTEN CURSOS Y/O TALLERES PARA PERSONAS USUARIAS DEL SERVICIO EN MATERIA DE TRANSPORTE.

4.2 SE REALIZAN PROPUESTA DE MEJORA EN LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

4.3 SE IMPARTEN CURSOS DE CAPACITACIÓN PARA PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS TRANSPORTE.

4.4 SE REALIZAN CURSOS O TALLERES PARA PERSONAS OPERADORAS EN MATERIA DE TRANSPORTE.

A

A

2.7 SE REALIZAN AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE MERCANTIL DE CARGA, DE PERSONAL Y ESCOLAR, EMITIDAS.

2.8 SE ELABORAN EXPEDIENTES GESTIONADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO MERCANTIL EN LA CIUDAD DE PUEBLA E INTERIOR DEL ESTADO CONFORME A LO ESTABLECIDO EN LA LEY DEL TRANSPORTE VIGENTE.

2.9 SE REALIZAN REPORTES DE LOS TRÁMITES CONCLUIDOS DE CONCESIONES Y PERMISOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN LA MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL.

2.10 SE REALIZAN CÉDULAS DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR DEL SERVICIO EJECUTIVO MERCANTIL EMITIDAS.

2.11 SE REALIZAN NÚMERO DE EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTORIZADOS

2.12 SE EMITEN GAFETES DE IDENTIFICACIÓN A CHOFER DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL DE TAXI.

2.13 SE ELABORAN REPORTES DE LAS SOLICITUDES DE CONSTANCIAS DE ACREDITACIÓN DE PERSONALIDADES JURÍDICAS DE RUTAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

2.14 SE REALIZAN AUDITORÍAS INTERNAS A LOS PROCEDIMIENTOS DE LAS DISTINTAS JEFATURAS DE DEPARTAMENTOS DE DIRECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO.

2.15 SE REALIZA EL NÚMERO EXPEDIENTES DE CONCESIONES DIGITALIZADOS.

2.16 SE REALIZAN EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, INTEGRADOS Y ARCHIVADOS

2.17 SE ELABORAN REPORTES DE REGISTROS CAPTURADOS EN EL PADRÓN DE CHOFERES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA ZONA METROPOLITANA E

R

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 Infraestructura, 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 cuatro alternativas descritas en el árbol de objetivos.

2.4 Concentrado.

Árbol del Problema	Árbol del Objetivo	Resumen Narrativo
Efectos	**Fines**	**Fin**
LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACIÓN OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL TRABAJO EN LAS DIVERSAS MODALIDADES DE TRANSPORTE CUENTAN CON UN SERVICIO DEFICIENTE, POCO ASEQUIBLE, Y DE BAJA CALIDAD EN LA ENTIDAD.	LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACIÓN OCUPADA CUENTAN CON UN SERVICIO EFICIENTE, ASEQUIBLE, Y DE CALIDAD PARA TRASLADARSE A SU LUGAR DE TRABAJO EN LA ENTIDAD.	CONTRIBUIR A LA SATISFACCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL ESTADO DE PUEBLA QUE SE TRASLADA A TRAVES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MEJORANDO LA CALIDAD DEL SERVICIO.
Problema Central	**Solución**	**Propósito**
LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACIÓN OCUPADA NO CUENTAN CON LA SUFICENTE COBERTURA PARA TRASLADARSE A SU LUGAR DEL TRABAJO EN LAS DIVERSAS MODALIDADES DE TRANSPORTE DISMINUYENDO SU CALIDAD DE VIDA.	LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACIÓN OCUPADA CUENTAN CON UNA SUFICENTE COBERTURA PARA TRASLADARSE A SU LUGAR DEL TRABAJO EN LAS DIVERSAS MODALIDADES DE TRANSPORTE AUMENTANDO SU CALIDAD DE VIDA.	LA POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE PUEBLA SE TRASLADA A SU DESTINO EN CONDICIONES OPTIMAS EN MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICOS.
Causa (1er Nivel)	**Medios (1er Nivel)**	**Componentes**
1. VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL PRESTAN SUS SERVICIOS DE MANERA IREGULAR 2. CONDUCTORES Y TRANSPORTISTAS INCUMPLEN CON LOS TRÁMITES RELACIONADOS CON EL SERVICIO PARTICULAR Y MERCANTIL 3. NO SE CUENTAN CON PROYECTOS PARA LA MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL. 4. CULTURA VIAL INSUFICIENTE POR PARTE DE LOS INVOLUCRADOS EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE.	1. VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL PRESTAN SUS SERVICIOS DE MANERA REGULAR. 2. CONDUCTORES Y TRANSPORTISTAS CUMPLEN CON LOS TRÁMITES RELACIONADOS CON EL SERVICIO PARTICULAR Y MERCANTIL. 3. SE CUENTAN CON PROYECTOS PARA LA MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL. 4. CULTURA VIAL SUFICIENTE POR PARTE DE LOS INVOLUCRADOS EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE	1. ACCIONES PARA LA SUPERVISION DE CONCESIONARIOS Y/O PERMISIONARIOS REALIZADAS. 2. TRÁMITES AL SERVICIO DE TRANSPORTE PARTICULAR, PÚBLICO Y MERCANTIL GESTIONADOS. 3.PROYECTOS PARA LA MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL ELABORADOS. 4. CAPACITACIONES A PERSONAS OPERADORAS, CONCESIONARIAS, PERMISIONARIAS, SERVIDORAS PÚBLICAS CAPACITADAS EN MATERIA DE TRANSPORTE.
Causa (2do Nivel)	**Medios (2do Nivel)**	**Actividades**
1.1 NO SE REALIZAN SUPERVISIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO 1.2 NO SE REALIZAN REPORTES DE LAS REVISTAS VEHICULARES APLICADAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y/O MERCANTIL. 1.3 NO REALIZAN INFORMES DE RESULTADOS DE LAS SUPERVISIONES REALIZADAS AL TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL. 1.4 NO SE REALIZAN SUFICIENTES OPERATIVOS AL SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIO MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.1 NO SE CUENTAN CON SIFICIENTES OPINIONES Y ANÁLISIS TÉCNICOS DE CAMBIO DE MODALIDAD, TRANSPORTE ESCOLAR Y AMPLIACIÓN DE RUTA Y/O RECORRIDO DEL SERVICIO PÚBLICO Y MERCANTIL EN LA ZONA METROPOLITANA ANETENDIDAS.	1.1 SE REALIZAN SUPERVISIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO 1.21.SE REALIZAN REPORTES DE LAS REVISTAS VEHICULARES APLICADAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y/O MERCANTIL 1.3 SE REALIZAN INFORMES DE RESULTADOS A LAS ACCIÓNES DE SUPERVISIÓN REALIZADAS A LOS VEHÍCULOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL. 1.4 SE REALIZAN OPERATIVOS AL SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIO MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.1 SE REALIZAN OPINIONES Y ANÁLISIS TÉCNICOS DE CAMBIO DE MODALIDAD, TRANSPORTE ESCOLAR Y AMPLIACIÓN DE RUTA Y/O RECORRIDO DEL SERVICIO PÚBLICO Y MERCANTIL EN LA ZONA METROPOLITANA ANETENDIDAS. 2.2 SE ELABORAN SOLICITUDES DE	1.1 ACCIONES PARA LA SUPERVISIÓN DE CONCESIONARIOS Y/O PERMISIONARIOS. 1.2 APLICACIÓN DE TRÁMITES DE REVISTAS VEHICULARES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL. 1.3 ELABORACION DE INFORMES DE RESULTADOS DE LAS ACCIONES DE SUPERVISIONES A LOS VEHÍCULOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL. 1.4 ELABORACIÓN DE REPORTES DE OPERATIVOS APLICADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.1 ELABORACIÓN DE ESTUDIOS TÉCNICOS REFERENTES AL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL 2.2 ELABORACIÓN DE ESTUDIOS TÉCNICOS REFERENTES AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO. 2.3 ELABORACIÓN DE ESTUDIOS TÉCNICOS REFERENTES A SERVICIOS AUXILIARES. 2.4. OTORGAMIENTO DE PERMISOS PARA

2.2 NO SE ELABORAN SOLICITUDES DE OPINIONES, ESTUDIOS Y ANÁLISIS TÉCNICOS DE RECONOCIMIENTO DE ITINERARIO DE LAS RUTAS; PERMISO DE REDUCIDA IMPORTANCIA Y FUSIÓN DE RUTAS FIJAS ATENDIDAS.
2.3 NO SE REALIZAN SOLICITUDES DE OPINIONES, ESTUDIOS Y ANÁLISIS TÉCNICOS DE RUTA FIJA Y TAXI, ASÍ COMO LA MODIFICACIÓN DE ITINERARIO Y DESVÍO DE RUTAS EN LA CIUDAD DE PUEBLA E INTERIOR DEL ESTADO.
2.4. NO SE CUENTA CON UN PROGRAMA INTEGRAL PARA EL MANEJO DE LOS PERMISOS DE PUBLICIDAD AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN LA MODALIDAD DE TAXI, CON LA FINALIDAD DE CUMPLIR CON LA LEY DE TRANSPORTE Y SU REGLAMENTO PARA EL ESTADO DE PUEBLA.
2.5 SE DESCONOCE SOBRE EL USO DE REGISTRO DE OTORGAMIENTO DE SERVICIOS A CARGO DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE..
2.6VISITAS INSUFICIENTES DE LAS UNIDADES MÓVILES PARA EL ACERCAMIENTO DE SERVICIOS A LA POBLACIÓN DEL ESTADO.
2.7 NO SE AUTORIZAN TRÁMITES PARA EL TRANSPORTE MERCANTIL DE CARGA, DE PERSONAL Y ESCOLAR, EMITIDAS.
2.8 NO SE REALIZAN LAS SUFICIENTES SOLICITUDES PARA EMITIR OPINIONES, ESTUDIOS Y ANÁLISIS TÉCNICOS EN SUS DIFERENTES MODALIDADES DE RUTA FIJA Y TAXI, ASÍ COMO LA MODIFICACIÓN DE ITINERARIOS Y DESVÍOS DE RUTAS EN LA CIUDAD DE PUEBLA E INTERIOR DEL ESTADO CONFORME A LO ESTABLECIDO EN LA LEY DEL TRANSPORTE VIGENTE..
2.9 NO SE CUENTA CON REPORTES DE LOS TRÁMITES CONCLUIDOS DE CONCESIONES Y PERMISOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL.
2.10 NO SE REALIZAN CÉDULAS DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR DEL SERVICIO EJECUTIVO MERCANTIL.
2.11 NO SE REALIZAN EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTORIZADOS
2.12 FALTA DE EMISON DE GAFETES DE IDENTIFICACIÓN A CHOFER DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL DE TAXI.
2.13 NO SE CUENTA CON ATENCION DE SOLICITUDES PARA GENERAR PERSONALIDADES JURÍDICAS DE RUTAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2.14 NO SE REALIZAN INFORMES SOBRE LAS ACCIONES Y TRÁMITES, POR CADA ÁREA DE LA SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE Y VÍAS DE COMUNICACIÓN.
2.15 NO SE CUENTA CON AUDITORÍAS INTERNAS A LOS PROCEDIMIENTOS DE LAS DISTINTAS JEFATURAS DE DEPARTAMENTOS DE DIRECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2.16 NO SE ELABORAN DE EXPEDIENTES DE CONCESIONES DIGITALIZADOS.
2.17 NO SE LLEVA A CABO UN SEGUIMIENTO A LOS EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2.18 NO SE CUENTA CON UN PADRÓN DE CHOFERES DE TRANSPORTE PÚBLICO ACTUALIZADO DE LA ZONA METROPOLITANA E INTERIOR DEL ESTADO.
2.19 NO SE ATIENDEN SOLICITUDES DE OPINIONES, ESTUDIOS Y ANÁLISIS TÉCNICOS DE RECONOCIMIENTO DE ITINERARIO DE LAS RUTAS; PERMISO DE REDUCIDA IMPORTANCIA Y FUSIÓN DE RUTAS FIJAS ATENDIDAS.
2.3 SE REALIZAN SOLICITUDES DE OPINIONES, ESTUDIOS Y ANÁLISIS TÉCNICOS DE RUTA FIJA Y TAXI, ASÍ COMO LA MODIFICACIÓN DE ITINERARIO Y DESVÍO DE RUTAS EN LA CIUDAD DE PUEBLA E INTERIOR DEL ESTADO.
2.4. SE IMPLEMENTA PROGRAMA INTEGRAL PARA EL MANEJO DE LOS PERMISOS DE PUBLICIDAD AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN LA MODALIDAD DE TAXI, CON LA FINALIDAD DE CUMPLIR CON LA LEY DE TRANSPORTE Y SU REGLAMENTO PARA EL ESTADO DE PUEBLA.
2.5 SE GENERAN REPORTES SOBRE EL USO DE REGISTRO DE OTORGAMIENTO DE SERVICIOS A CARGO DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE..
2.6 SE REALIZAN VISITAS A TRAVÉS DE LAS UNIDADES MÓVILES PARA EL ACERCAMIENTO DE SERVICIOS A LA POBLACIÓN DEL ESTADO.
2.7 SE REALIZAN AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE MERCANTIL DE CARGA, DE PERSONAL Y ESCOLAR, EMITIDAS.
2.8 SE ELABORAN SOLICITUDES PARA EMITIR OPINIONES, ESTUDIOS Y ANÁLISIS TÉCNICOS EN SUS DIFERENTES MODALIDADES DE RUTA FIJA Y TAXI, ASÍ COMO LA MODIFICACIÓN DE ITINERARIOS Y DESVÍOS DE RUTAS EN LA CIUDAD DE PUEBLA E INTERIOR DEL ESTADO CONFORME A LO ESTABLECIDO EN LA LEY DEL TRANSPORTE VIGENTE..
2.9 SE REALIZAN REPORTES CONCLUIDOS DE LOS TRÁMITES DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL.
2.10 SE REALIZAN CÉDULAS DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR DEL SERVICIO EJECUTIVO MERCANTIL EMITIDAS.
2.11 SE REALIZAN NÚMERO DE EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTORIZADOS
2.12 SE EMITEN GAFETES DE IDENTIFICACIÓN A CHOFER DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL DE TAXI.
2.13 SE ATIENDEN SOLICITUDES DE PERSONALIDADES JURÍDICAS DE RUTAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2.14 SE ELABORAN INFORMES SOBRE LAS ACCIONES Y TRÁMITES, POR CADA ÁREA DE LA SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE Y VÍAS DE COMUNICACIÓN.
2.15 SE REALIZAN AUDITORÍAS INTERNAS A LOS PROCEDIMIENTOS DE LAS DISTINTAS JEFATURAS DE DEPARTAMENTOS DE DIRECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2.16 SE REALIZAN EXPEDIENTES DE CONCESIONES DIGITALIZADOS.
2.17 SE REALIZAN EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, INTEGRADOS Y ARCHIVADOS
2.18 SE TIENE UN PADRÓN DE CHOFERES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA ZONA METROPOLITANA E INTERIOR DEL ESTADO.
2.19 SE REALIZAN SOLICITUDES DE TRÁMITES DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR.
PORTAR PUBLICIDAD A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL.
2.5 ELABORACIÓN DE REPORTES SOBRE EL USO DE REGISTRO DE OTORGAMIENTO DE SERVICIOS A CARGO DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.
2.6 VISITAS A TRAVES DE LAS UNIDADES MÓVILES PARA EL ACERCAMIENTO DE SERVICIOS.
2.7 ELABORACIÓN DE AUTORIZACIONES PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL DE CARGA, PERSONAL, ESCOLAR Y TURISMO.
2.8 TRÁMITES GESTIONADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE PARTICULAR, PÚBLICO Y MERCANTIL.
2.9 ELABORACIÓN DE REPORTES DE LOS TRÁMITES DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN LA MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL
2.10 EXPEDICIÓN DE CÉDULAS DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR PARA EL SERVICIO EJECUTIVO MERCANTIL.
2.11 ELABORACIÓN DE INFORMES DE EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.
2.12 EMISIÓN DE GAFETES DE IDENTIFICACIÓN AL CHOFER DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN MODALIDAD DE TAXI.
2.13 ELABORAR DE REPORTES DE LAS SOLICITUDES DE CONSTANCIAS DE ACREDITACIÓN DE PERSONALIDADES JURÍDICAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2.14 ELABORACIÓN DE REPORTES DE LAS AUDITORIAS INTERNAS A LOS PROCEDIMIENTOS DELAS DISTINTAS JEFATURAS DE DEPARTAMENTO DE LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2.15 DIGITALIZACIÓN DE EXPEDIENTES DE TRÁMITES DE CONCESIONES GENERADOS POR LA DIRECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2.16 INTEGRACIÓN DE EXPEDIENTES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2.17 ELABORACIÓN DE REPORTES DE REGISTROS CAPTURADOS EN EL PADRÓN DE CHOFERES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE.
2.18 ATENCIÓN A LAS SOLICITUDES DE TRANSPORTE MERCANTIL EN SU MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL.
2.19 ACTUALIZACIÓN DEL REGISTRO DE PÓLIZAS DE SEGUROS DE LOS VEHÍCULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2.20 ELABORACIÓN DE ESTUDIOS TÉCNICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL PARA LA EMISIÓN DE UNA DECLARATORIA DE NECESIDAD.
2.21 ELABORACIÓN DE INFORMES DE RESULTADOS DE LOS EXAMENES TOXICOLÓGICOS AL TRANSPORTE PÚBLICO Y/O MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA.
3.1 ATENCIÓN DE QUEJAS DE LA CIUDAD REFERENTES AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, SERVICIO MERCANTIL, ASÍ COMO SUS SERVICIOS AUXILIARES..
3.2 MEJROAR EL TRANSPORTE PÚBLICO, MERCANTIL, EJECUTIVO, COMPLEMENTARIO Y SERVICIOS AUXILIARES A TRAVÉS DE PROYECTOS.
3.3 ELABORACIÓN DEL PROYECTO DEL

TRÁMITES DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR. 2.20 NO SE CUENTA CON REPORTES DE SOLICITUDES DE TRÁMITES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL EN SU MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL.. 2.21 NO SE LLEVA A CABO UN SEGUIMIENTO DE LA VIGENCIA Y VALIDEZ DE LAS PÓLIZAS DE SEGURO DE LOS VEHÍCULOS DEL SEFVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA ZONA METROPOLITANA E INTERIOR DEL ESTADO. 3.1 NO SE ATIENDEN QUEJAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, SERVICIO MERCANTIL, ASÍ COMO SUS SERVICIOS AUXILIARES. 3.2 NO SE CUENTAN CON POLÍTICAS VEHICULARES EN MOVILIDAD Y TRANSPORTE, 3.3 NO SE CUENTA CON LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN OPTIMA DEL TRANSPORTE DE CARGA Y SERVICIOS EN ZONAS URBANAS DEL ESTADO DE PUEBLA. 3.4 NO SE REALIZAN TALLERES Y/O REUNIONES EN MODALIDAD PRESENCIAL Y/O VIRTUALES CON ORGANIZACIONES PRIVADAS E INSTITUCIONES PÚBLICAS PARA DAR A CONOCER LOS INSTRUMENTOS TÉCNICOS (MANUALES) EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL REALIZADOS. 4.1 NO SE CAPACITA A PERSONAS SOBRE EL USO RESPONSABLE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL A INSTITUCIÓNES EDUCATIVAS. 4.2 NO SEREALIZA PROPUESTA DE MEJORA EN LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE. 4.3 NO SE REALIZAN CURSOS DE CAPACITACIÓN PARA PROFESIONALIZAR A LOS SERVIDORES PÚBLICOS GESTIONADOS. 4.4 NO SE TIENE UN NÚMERO DE TRANSPORTISTAS DEL SERVICIO PÚBLICO Y MERCANTIL CAPACITADOS.	2.20 SE REALIZAN NÚMERO DE REPORTES DE SOLICITUDES DE TRÁMITES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL EN SU MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL.. 2.21 SE REALIZAN REGISTROS PARA VERIFICAR LA VIGENCIA Y VALIDEZ DE LAS PÓLIZAS DE SEGURO DE LOS VEHÍCULOS DEL SEFVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA ZONA METROPOLITANA E INTERIOR DEL ESTADO. 3.1 SE ATIENDEN QUEJAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, SERVICIO MERCANTIL, ASÍ COMO SUS SERVICIOS AUXILIARES. 3.2 SE IMPLEMENTAN POLÍTICAS VEHICULARES EN MOVILIDAD Y TRANSPORTE, 3.3 SE REALIZAN PROYECTOS DE LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA Y SERVICIOS EN ZONAS URBANAS DEL ESTADO DE PUEBLA. 3.4 SE REALIZAN TALLERES Y/O REUNIONES EN MODALIDAD PRESENCIAL Y/O VIRTUALES CON ORGANIZACIONES PRIVADAS E INSTITUCIONES PÚBLICAS PARA DAR A CONOCER LOS INSTRUMENTOS TÉCNICOS (MANUALES) EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL REALIZADOS. 4.1 SE CAPACITAN A PERSONAS SOBRE EL USO RESPONSABLE DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL A INSTITUCIÓNES EDUCATIVAS. 4.2 SE REALIZAN PROPUESTA DE MEJORA EN LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE. 4.3 SE IMPARTEN CURSOS DE CAPACITACIÓN PARA PROFESIONALIZAR A LOS SERVIDORES PÚBLICOS GESTIONADOS. 4.4 SE REALIZAN UN NÚMERO DE TRANSPORTISTAS DEL SERVICIO PÚBLICO Y MERCANTIL CAPACITADOS.	REGLAMENTO INTERIOR DEL OBSERVATORIO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL. 4.1 IMPARTICIÓN DE CURSOS Y/O TALLERES PARA PERSONAS USUARIAS DEL SERVICIO EN MATERIA DE TRANSPORTE. 4.2 ELABORACIÓN DE PROPUESTAS DE MEJORA EN LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE. 4.3 IMPARTICIÓN DE CURSOS O TALLERES EN MATERIA DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS.. 4.4 IMPARTICIÓN DE CURSOS Y/O TALLERES EN MATERIA DE TRANSPORTE A OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL.

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 2018 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. La población atendida es igual a la población objetivo ya que el Programa atiende y beneficia al sistema de transporte público de forma integral.

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

3.2 Estrategia de cobertura.

Población Potencial: 2,657,665 Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada.

Magnitud (Población objetivo): 941,127.67 habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor.

Descripción del resultado esperado en el mediano y largo plazo:

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

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

Integración, operación y actualización del Padrón de Beneficiarios: El Programa Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular por la Infraestructura Vial 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 que hace uso del transporte particular, público y mercantil en sus distintas modalidades.

4. Análisis de similitudes o complementariedades

4.1 Complementariedad y coincidencias

Nombre del PP	E080 Programa de Movilidad	E081 Programa Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular.
Institución	Secretaría de Movilidad y Transporte	Secretaría de Movilidad y Transportes
Propósito (MIR)	La población de la ciudad de Puebla se traslada a su destino en condiciones óptimas en medios de transporte público.	Los habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar de trabajo en vehículo automotor se benefician con condiciones de proximidad en sus desplazamientos.
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 diversos modos de movilidad.	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	Estatal
Existen riesgos de similitud con el PP de análisis	No	Si
Se complementa con el PP de análisis	SI	Si
Explicación	El programa atiende a la movilidad de las personas en el Estado de Puebla en diferentes modos de movilidad.	Ambos programas atienden la movilidad de las personas en el Estado de Puebla, con distintos enfoquen relacionados con el medio de transporte que se utiliza.

5. Presupuesto

5.1 Estimación del costo del programa presupuestario

Capitulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios Personales	$ 66,405,120.00
2000 Materiales y Suministros	$ 0
3000 Servicios Generales	$ 127,509,491.00
5000 Inversión Pública	$ 0
1000 Servicios Personales	$ 0
Total	**$ 193,914,611**

5.2 Fuentes de financiamiento

Fuente de financiamiento	Monto en pesos corrientes
Recursos Federales	$ 0
	$ 0
Recursos Estatales	$ 193,914,611.00
	$ 193,914,611.00
Total	**$ 193,914,611.00**

6. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.

Registro del Programa Presupuestario
Tipología del PP: E Prestación de Servicios.

Programa Presupuestario: E081 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular.
Unidad Responsable del PP: 3000 SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE Y VIAS DE COMUNICACIÓN

Denominación de UR´s que participan	Funciones por UR en el Programa Presupuestario
1000.- Oficina del C. Secretaria.	▪ Elaboración de propuestas de mejora en los procesos administrativos de la secretaría de movilidad y transporte.
3000.- Subsecretaria de Transporte y Vías de Comunicación.	▪ Elaboración de informes de resultados de las acciones de supervisiones a los vehículos del servicio público de transporte y servicio mercantil. ▪ Elaboración de reportes sobre el uso de registro de otorgamiento de servicios a cargo de la secretaría de movilidad y transporte.
3001.- Dirección de Transporte Público	▪ Emitir autorizaciones para el transporte mercantil de Otorgamiento de permisos para portar publicidad a los vehículos de transporte público y mercantil en su modalidad de taxi y taxi local ▪ Elaboración de reportes de los trámites de las concesiones y permisos del servicio de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi y taxi local. ▪ Elaboración de informes de expedientes de concesiones del servicio del transporte público ▪ Elaborar reportes de las solicitudes de constancias de acreditación de personalidades jurídicas del servicio de transporte público. ▪ Elaboración de reportes de las auditorías internas a los procedimientos delas distintas jefaturas de departamento de la dirección de transporte público. ▪ Digitalización de expedientes de trámites de concesiones generados por la dirección de transporte público. ▪ Integración de expedientes del servicio de transporte público. ▪ Elaboración de reportes de registros capturados en el padrón de choferes del servicio de transporte. ▪ Actualización del registro de pólizas de seguros de los vehículos del servicio de transporte público.

3002.- Dirección de Transporte Mercantil y Aplicaciones.	▪ Aplicación de trámites de revistas vehiculares para el transporte público y mercantil ▪ Elaboración de autorizaciones para el servicio de transporte mercantil de carga, personal, escolar y turismo ▪ Expedición de cédulas de identificación vehicular para el servicio ejecutivo mercantil. ▪ Atención a las solicitudes de transporte mercantil en su modalidad de taxi y taxi local.
3003.- Dirección de Ingeniería y Geomática.	▪ Elaboración de estudios técnicos referentes al servicio de transporte mercantil ▪ Elaboración de estudios técnicos referentes al servicio de transporte público. ▪ Elaboración de estudios técnicos referentes a servicios auxiliares. ▪ Trámites gestionados al servicio de transporte particular, público y mercantil. ▪ Elaboración de estudios técnicos de transporte público y mercantil para la emisión de una declaratoria de necesidad.
2001.- Dirección de Movilidad Motorizada.	▪ Elaboración del proyecto del reglamento interior del observatorio de movilidad y seguridad vial.
1001.- Dirección de Capacitación y Control Vehicular.	▪ Visitas a través de las unidades móviles para el acercamiento de servicios ▪ Emisión de gafetes de identificación al chofer del servicio de transporte público y mercantil en modalidad de taxi. ▪ Mejorar el transporte público, mercantil, ejecutivo, complementario y servicios auxiliares a través de proyectos ▪ Impartición de cursos y/o talleres para personas usuarias del servicio en materia de transporte. ▪ Impartición de cursos o talleres en materia de transporte a servidores públicos. ▪ Impartición de cursos y/o talleres en materia de transporte a operadores de transporte público y mercantil.
3003. Dirección de Inspección y Vigilancia	▪ Acciones para la supervisión de concesionarios y permisionarios. ▪ Elaboración de reportes de operativos aplicados al servicio de transporte y servicio mercantil en el estado de puebla.

	▪ Elaboración de informes de resultados de los exámenes toxicológicos al transporte público y/o mercantil en el estado de puebla. ▪ Atención de quejas de la ciudad referentes al servicio público de transporte, servicio mercantil, así como sus servicios auxiliares.

Bibliografía

- 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.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental. 2021
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Censo Poblacional 2020.

Anexos

Sin Anexos.