



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 CIRCULACION VEHICULAR

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.....	6
1.4 Estado actual del problema.....	7
1.5 Evolución del problema.....	8
1.6 Experiencias de atención.....	9
1.7 Árbol de problemas.....	10
2. Objetivos	12
2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.....	12
2.2 Árbol de objetivos.....	12
2.3 Estrategia para la selección de alternativas.....	14
2.4 Concentrado.....	15
3. Cobertura	17
3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.....	17
3.2 Estrategia de cobertura.....	18
4. Análisis de similitudes o complementariedades	18
4.1 Complementariedad y coincidencias	18
5. Presupuesto.....	19
5.1 Estimación del costo del programa presupuestario	19
5.2 Fuentes de financiamiento	20
6. Información Adicional.....	20
6.1 Información adicional relevante.....	20
7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.....	21
Bibliografía.....	24
Anexos.....	24

1. Antecedentes y Descripción del Problema

De acuerdo con el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015, realizado por la ONU-Hábitat, la Región de América Latina y el Caribe se caracterizan en términos de movilidad y desplazamientos urbanos por 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.

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, sobre todo en las ciudades y/o zonas metropolitanas con mayor concentración demográfica de nuestro país.

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.

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 2017 los automovilistas en Puebla pasaron un promedio de 25 horas de vida en congestiones vehiculares y un porcentaje del 17% del tiempo de conducción en la congestión. De las 1360 ciudades analizadas por el estudio en el mundo, se ubicó en el lugar 97 del mismo promedio en las 100 mayores ciudades del mundo y en el lugar 8 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.

FUENTE:

- Organización de las Naciones Unidas-Hábitat. Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015.
- INRIX. INRIX Global Traffic Scorecard 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 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.

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.

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 2015, el total alcanzó la cifra de un millón 366 mil unidades, de las cuales 863 mil (63 %) eran automóviles; 11 mil (1 %), camiones de pasajeros; 437 mil (32 %), camiones y camionetas para carga, y 54 mil (4 %), 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.

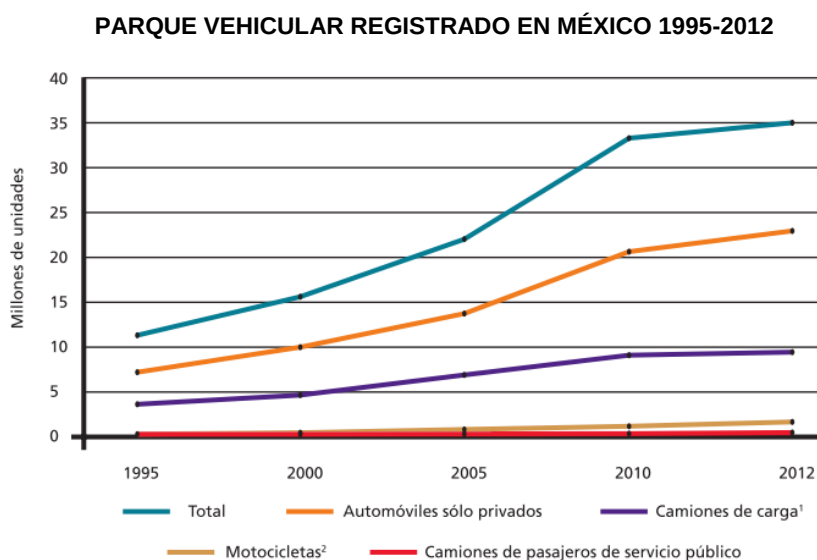
Lo anterior es un indicador importante respecto a las políticas públicas que resulta necesario implementar para atender las necesidades de fluidez de la circulación vehicular para reducir costos, tiempos de traslado y contaminación ambiental.

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.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Intercensal 2015.

1.5 Evolución del problema.

Con datos de ONU-Hábitat, entre 2000 y 2012, México experimentó un crecimiento poblacional global de un 20%. En ese mismo periodo, el parque vehicular se duplicó al pasar de 15.6 a 35 millones de unidades, y la tasa de motorización pasó de 160 a 300 vehículos por cada 1,000 habitantes.



Organización de las Naciones Unidas- Hábitat. Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015.

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%).

FUENTE:

- Organización de las Naciones Unidas-Hábitat. Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015.

1.6 Experiencias de atención.

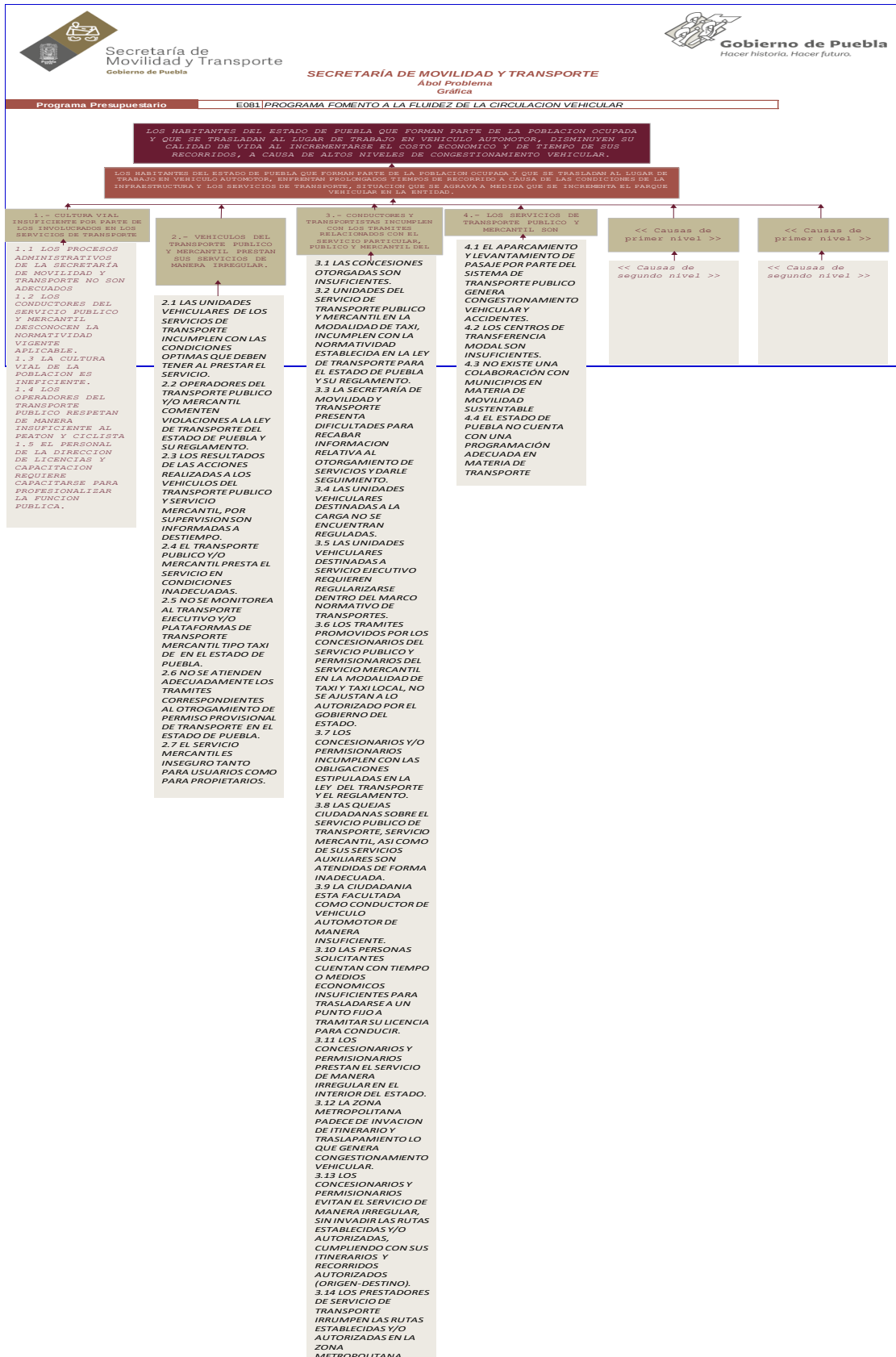
Realizar un recuento de las estrategias implementadas anteriormente en el orden local o nacional que tuvieron o tienen como objetivo la atención del problema señalando sus logros, fallos y resultados.

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 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.	El programa ha sido operado por las Unidades Responsables de la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes en territorio estatal a partir del ejercicio 2015 hasta el 2019. Previamente, el Programa Presupuestario era ejecutado por la extinta Subsecretaría de Movilidad y Transportes, perteneciente a la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transportes del Gobierno del Estado de Puebla.	- Se logró una reducción en el parque vehicular de transporte público y mercantil de .51% para 2014; 1.5% en 2015 y 0.25 en 2016, sumando una variación total de 2.34% en dicho periodo. - En el año 2014, se logró supervisar al 36.84% de concesionarios y/o permisionarios, para 2015 la cifra fue del 31.47% y en 2016 del 19.62%. Lo anterior ha contribuido a la mejora en la prestación de los servicios de transporte público y/o mercantil en sus distintas modalidades. - En 2017 se llevaron a cabo 10 talleres de Capacitación en Movilidad Segura y Sustentable para operadores del servicio público de transporte en el estado. 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 se emitieron 156 licencias para conducir a migrantes poblanos. - - En 2017 se infraccionaron diferentes rutas del transporte público mercantil en su modalidad de taxi, con un total de 2 mil 895 infracciones.
--	--	--	--	--

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.





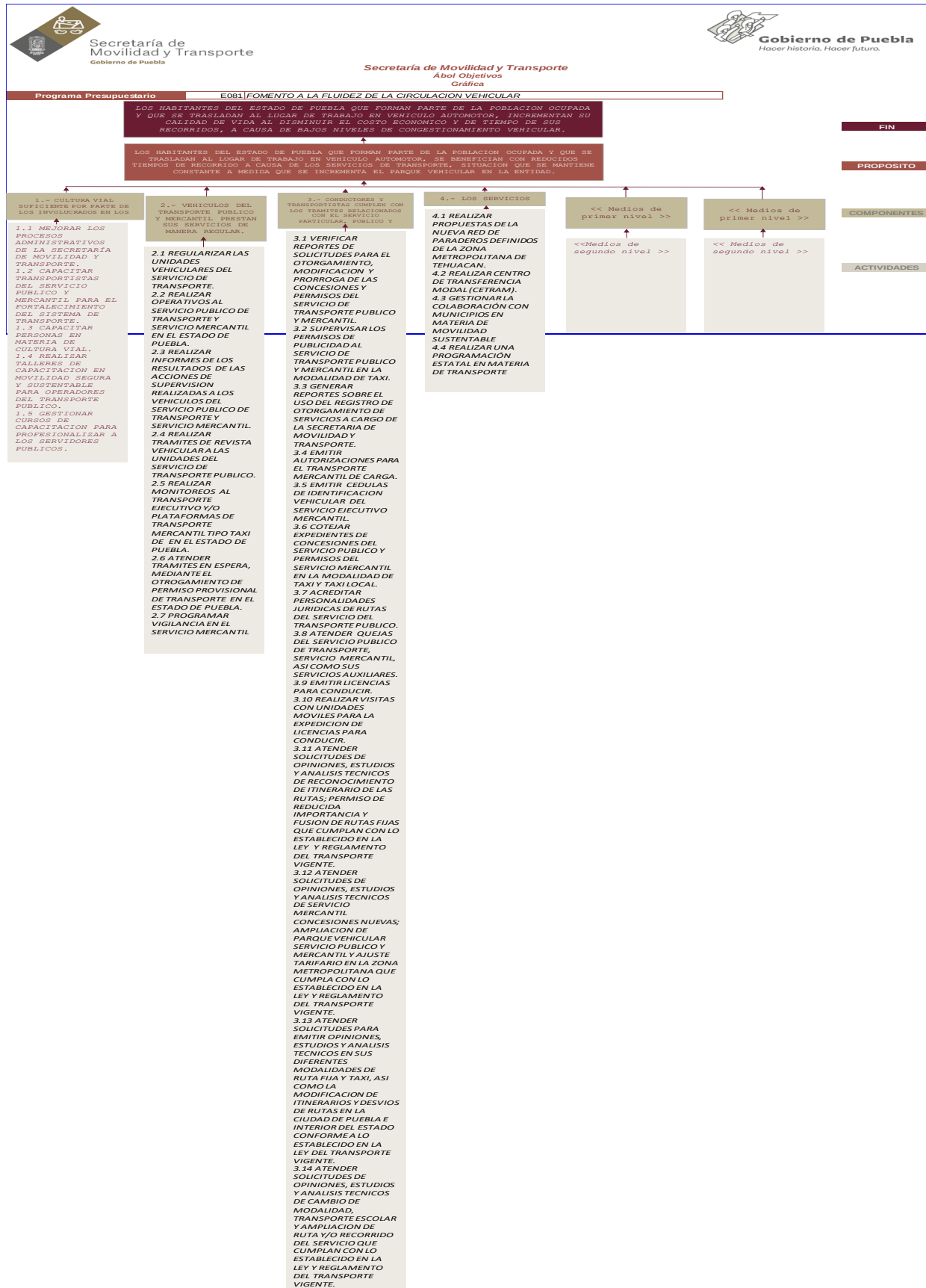
2. Objetivos

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 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.

		
Secretaría de Movilidad y Transporte Gobierno de Puebla	Gobierno de Puebla Hacer historia. Hacer futuro.	
SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE		
Concentrado		
(Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos)		
Programa Presupuestario	E081PROGRAMA FOMENTO A LA FLUIDEZ DE LA CIRCULACION VEHICULAR	
ÁRBOL DEL PROBLEMA	ÁRBOL DEOBJETIVOS	RESUMEN NARRATIVO
EFECTOS	FINES	FIN
LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN VEHICULO AUTOMOTOR, DISMINUYEN SU CALIDAD DE VIDA AL INCREMENTARSE EL COSTO ECONOMICO Y DE TIEMPO DE SUS RECORRIDOS, A CAUSA DE ALTOS NIVELES DE CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR.	LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN VEHICULO AUTOMOTOR, INCREMENTAN SU CALIDAD DE VIDA AL DISMINUIR EL COSTO ECONOMICO Y DE TIEMPO DE SUS RECORRIDOS, A CAUSA DE BAJOS NIVELES DE CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR.	CONTRIBUIR A MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN VEHICULO AUTOMOTOR MEDIANTE LA OPTIMIZACION DEL SISTEMA URBANO DE TRANSPORTE AL INTERIOR Y EXTERIOR, DISMINUYENDO LOS NIVELES DE CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR Y LOS TIEMPOS DE RECORRIDO.
PROBLEMA CENTRAL	SOLUCIÓN	PROPOSITO
LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN VEHICULO AUTOMOTOR, ENFRENTAN PROLONGADOS TIEMPOS DE RECORRIDO A CAUSA DE LAS CONDICIONES DE LA INFRAESTRUCTURA Y LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE, SITUACION QUE SE AGRAVA A MEDIDA QUE SE INCREMENTA EL PARQUE VEHICULAR EN LA ENTIDAD.	LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN VEHICULO AUTOMOTOR, SE BENEFICIAN CON REDUCIDOS TIEMPOS DE RECORRIDO A CAUSA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE, SITUACION QUE SE MANTIENE CONSTANTE A MEDIDA QUE SE INCREMENTA EL PARQUE VEHICULAR EN LA ENTIDAD.	LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACION OCUPADA Y QUE SE TRASLADAN AL LUGAR DE TRABAJO EN VEHICULO AUTOMOTOR SE BENEFICIAN CON CONDICIONES DE PROXIMIDAD EN SUS DESPLAZAMIENTOS.
CAUSAS (1ER NIVEL)	MEDIOS (1ER NIVEL)	COMPONENTES
1.- CULTURA VIAL INSUFICIENTE POR PARTE DE LOS INVOLUCRADOS EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL EN SUS DISTINTAS MODALIDADES. 2.- VEHICULOS DEL TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL PRESTAN SUS SERVICIOS DE MANERA IRREGULAR. 3.- CONDUCTORES Y TRANSPORTISTAS INCUMPLEN CON LOS TRAMITES RELACIONADOS CON EL SERVICIO PARTICULAR, PUBLICO Y MERCANTIL DEL TRANSPORTE. 4.- LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL SON INEFICIENTES.	1.- CULTURA VIAL SUFICIENTE POR PARTE DE LOS INVOLUCRADOS EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL EN SUS DISTINTAS MODALIDADES. 2.- VEHICULOS DEL TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL PRESTAN SUS SERVICIOS DE MANERA REGULAR. 3.- CONDUCTORES Y TRANSPORTISTAS CUMPLEN CON LOS TRAMITES RELACIONADOS CON EL SERVICIO PARTICULAR, PUBLICO Y MERCANTIL DEL TRANSPORTE. 4.- LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL SON EFICIENTES.	1.- OPERADORES, USUARIOS Y SERVIDORES PUBLICOS RELACIONADOS CON EL SISTEMA DE TRANSPORTE CAPACITADOS. 2.- SUPERVISIONES A LOS VEHICULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL REALIZADAS. 3.- GESTIONES PARA OTORGAR TRAMITES AL SERVICIO DE TRANSPORTE PARTICULAR, PUBLICO Y MERCANTIL REALIZADAS. 4.- PROYECTOS PARA LA MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL DESARROLLADOS.
CAUSAS (2DO NIVEL)	MEDIOS (2DO NIVEL)	ACTIVIDADES
1.1 LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE NO SON ADECUADOS 1.2 LOS CONDUCTORES DEL SERVICIO PUBLICO Y MERCANTIL DESCONOCEN LA NORMATIVIDAD VIGENTE APLICABLE. 1.3 LA CULTURA VIAL DE LA POBLACION ES INEFICIENTE. 1.4 LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE PUBLICO RESPATAN DE MANERA INSUFICIENTE AL PEATON Y CICLISTA. 1.5 EL PERSONAL DE LA DIRECCION DE LICENCIAS Y CAPACITACION REQUIERE CAPACITARSE PARA PROFESIONALIZAR LA FUNCION PUBLICA.	1.1 MEJORAR LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE. 1.2 CAPACITAR TRANSPORTISTAS DEL SERVICIO PUBLICO Y MERCANTIL PARA EL FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE. 1.3 CAPACITAR PERSONAS EN MATERIA DE CULTURA VIAL. 1.4 REALIZAR TALLERES DE CAPACITACION EN MOVILIDAD SEGURA Y SUSTENTABLE PARA OPERADORES DEL TRANSPORTE PUBLICO. 1.5 GESTIONAR CURSOS DE CAPACITACION PARA PROFESIONALIZAR A LOS SERVIDORES PUBLICOS.	1.1 ELABORAR 1 PROPUESTA DE MEJORA EN LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE. 1.2 CAPACITAR 5,967 TRANSPORTISTAS DEL SERVICIO PUBLICO Y MERCANTIL PARA EL FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE. 1.3 CAPACITAR 26,650 PERSONAS EN MATERIA DE CULTURA VIAL. 1.4 REALIZAR 12 TALLERES DE CAPACITACION EN MOVILIDAD SEGURA Y SUSTENTABLE PARA OPERADORES DEL TRANSPORTE PUBLICO. 1.5 GESTIONAR 60 CURSOS DE CAPACITACION PARA PROFESIONALIZAR A LOS SERVIDORES PUBLICOS.
2.1 LAS UNIDADES VEHICULARES DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INCUMPLEN CON LAS CONDICIONES OPTIMAS QUE DEBEN TENER AL PRESTAR EL SERVICIO. 2.2 OPERADORES DEL TRANSPORTE PUBLICO Y/O MERCANTIL COMENTEN VIOLACIONES A LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE PUEBLA Y SU REGLAMENTO. 2.3 LOS RESULTADOS DE LAS ACCIONES REALIZADAS A LOS VEHICULOS DEL TRANSPORTE PUBLICO Y SERVICIO MERCANTIL, POR SUPERVISION SON INFORMADAS A DESTIEMPO. 2.4 EL TRANSPORTE PUBLICO Y/O MERCANTIL PRESTA EL SERVICIO EN CONDICIONES INADECUADAS. 2.5 NO SE MONITOREA EL TRANSPORTE EJECUTIVO Y/O PLATAFORMAS DE TRANSPORTE MERCANTIL TIPO TAXI DE EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.6 NO SE ATIENDEN ADECUADAMENTE LOS TRAMITES CORRESPONDIENTES AL OTORGAMIENTO DE PERMISO PROVISIONAL DE TRANSPORTE EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.7 EL SERVICIO MERCANTIL ES INSEGURO TANTO PARA USUARIOS COMO PARA PROPIETARIOS.	2.1 REGULARIZAR LAS UNIDADES VEHICULARES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE. 2.2 REALIZAR OPERATIVOS AL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.3 REALIZAR INFORMES DE LOS RESULTADOS DE LAS ACCIONES DE SUPERVISION REALIZADAS A LOS VEHICULOS DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL. 2.4 REALIZAR TRAMITES DE REVISTA VEHICULAR A LAS UNIDADES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO. 2.5 REALIZAR MONITOREOS AL TRANSPORTE EJECUTIVO Y/O PLATAFORMAS DE TRANSPORTE MERCANTIL TIPO TAXI DE EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.6 ATENDER TRAMITES EN ESPERA, MEDIANTE EL OTORGAMIENTO DE PERMISO PROVISIONAL DE TRANSPORTE EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.7 PROGRAMAR VIGILANCIA EN EL SERVICIO MERCANTIL.	2.1 IMPLEMENTAR 1 PROGRAMA DE REGULARIZACION DE UNIDADES VEHICULARES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE. 2.2 REALIZAR 178 OPERATIVOS AL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.3 REALIZAR 12 INFORMES DE LOS RESULTADOS DE LAS ACCIONES DE SUPERVISION REALIZADAS A LOS VEHICULOS DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL. 2.4 REALIZAR 5,200 TRAMITES DE REVISTA VEHICULAR A LAS UNIDADES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO. 2.5 REALIZAR 12 MONITOREOS AL TRANSPORTE EJECUTIVO Y/O PLATAFORMAS DIGITALES REGISTRADAS EN LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE PUEBLA. 2.6 ATENDER 600 TRAMITES EN ESPERA, MEDIANTE EL OTORGAMIENTO DE PERMISO PROVISIONAL DE TRANSPORTE EN EL ESTADO DE PUEBLA. 2.7 IMPLEMENTAR 1 PROGRAMA DE VIGILANCIA DE SERVICIO MERCANTIL.
3.1 LAS CONCESIONES OTORGADAS SON INSUFICIENTES. 3.2 UNIDADES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL EN LA MODALIDAD DE TAXI, INCUMPLEN CON LA NORMATIVIDAD ESTABLECIDA EN LA LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE PUEBLA Y SU REGLAMENTO. 3.3 LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PRESENTA DIFICULTADES PARA RECABAR INFORMACION RELATIVA AL OTORGAMIENTO DE SERVICIOS Y DARLE SEGUIMIENTO. 3.4 LAS UNIDADES VEHICULARES DESTINADAS A LA CARGA NO SE ENCUENTRAN REGULADAS. 3.5 LAS UNIDADES VEHICULARES DESTINADAS A SERVICIO EJECUTIVO REQUIEREN REGULARIZARSE DENTRO DEL MARCO NORMATIVO DE TRANSPORTES. 3.6 LOS TRAMITES PROMOVIDOS POR LOS CONCESIONARIOS DEL SERVICIO PUBLICO Y PERMISIONARIOS DEL SERVICIO MERCANTIL EN LA MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL, NO SE AJUSTAN A LO AUTORIZADO POR EL GOBIERNO DEL ESTADO. 3.7 LOS CONCESIONARIOS Y/O PERMISIONARIOS INCUMPLEN CON LAS OBLIGACIONES ESTIPULADAS EN LA LEY DEL TRANSPORTE Y EL REGLAMENTO. 3.8 LAS QUEJAS CIUDADANAS SOBRE EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE, SERVICIO MERCANTIL, ASI COMO DE SUS SERVICIOS AUXILIARES SON ATENDIDAS DE FORMA INADECUADA. 3.9 LA CIUDADANIA ESTA FACULTADA COMO CONDUCTOR DE VEHICULO AUTOMOTOR DE MANERA INSUFICIENTE. 3.10 LAS PERSONAS SOLICITANTES CUENTAN CON TIEMPO O MEDIOS ECONOMICOS INSUFICIENTES PARA TRASLADARSE A UN PUNTO FUO A TRAMITAR SU LICENCIA PARA CONDUCIR. 3.11 LOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS PRESTAN EL SERVICIO DE MANERA IRREGULAR EN EL INTERIOR DEL ESTADO. 3.12 LA ZONA METROPOLITANA PADECE DE INVASION DE ITINERARIO Y TRASLAPAMIENTO LO QUE GENERA CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR. 3.13 LOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS EVITAN EL SERVICIO DE MANERA IRREGULAR, SIN INVIAR LAS RUTAS ESTABLECIDAS Y/O AUTORIZADAS, CUMPLIENDO CON SUS ITINERARIOS Y RECORRIDOS AUTORIZADOS (ORIGEN-DESTINO). 3.14 LOS PRESTADORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE IRROMPEN LAS RUTAS ESTABLECIDAS Y/O AUTORIZADAS EN LA ZONA METROPOLITANA.	3.1 VERIFICAR REPORTES DE SOLICITUDES PARA EL OTORGAMIENTO, MODIFICACION Y PRORROGA DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL. 3.2 SUPERVISAR LOS PERMISOS DE PUBLICIDAD AL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO Y MERCANTIL EN LA MODALIDAD DE TAXI. 3.3 GENERAR REPORTES SOBRE EL USO DEL REGISTRO DE OTORGAMIENTO DE SERVICIOS A CARGO DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE. 3.4 EMITIR AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE MERCANTIL DE CARGA. 3.5 EMITIR 11,040 CEDULAS DE IDENTIFICACION VEHICULAR DEL SERVICIO EJECUTIVO MERCANTIL. 3.6 COTEJAR EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO PUBLICO Y PERMISOS DEL SERVICIO MERCANTIL EN LA MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL. 3.7 ACREDITAR 36 PERSONALIDADES JURIDICAS DE RUTAS DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PUBLICO. 3.8 ATENDER 4,000 QUEJAS DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE, SERVICIO MERCANTIL, ASI COMO SUS SERVICIOS AUXILIARES. 3.9 EMITIR 237,000 LICENCIAS PARA CONDUCIR. 3.10 REALIZAR 299 VISITAS CON UNIDADES MOVILES PARA LA EXPEDICION DE LICENCIAS PARA CONDUCIR. 3.11 ATENDER 60 SOLICITUDES DE OPINIONES, ESTUDIOS Y ANALISIS TECNICOS DE RECONOCIMIENTO DE ITINERARIO DE LAS RUTAS; PERMISO DE REDUCIDA IMPORTANCIA Y FUSION DE RUTAS FIJAS QUE CUMPLAN CON LO ESTABLECIDO EN LA LEY Y REGLAMENTO DEL TRANSPORTE VIGENTE. 3.12 ATENDER 72 SOLICITUDES DE OPINIONES, ESTUDIOS Y ANALISIS TECNICOS DE SERVICIO MERCANTIL CONCESIONES NUEVAS; AMPLIACION DE PARQUE VEHICULAR SERVICIO PUBLICO Y MERCANTIL Y AJUSTE TARIFARIO EN LA ZONA METROPOLITANA QUE CUMPLA CON LO ESTABLECIDO EN LA LEY Y REGLAMENTO DEL TRANSPORTE VIGENTE. 3.13 ATENDER 240 SOLICITUDES PARA EMITIR OPINIONES, ESTUDIOS Y ANALISIS TECNICOS EN SUS DIFERENTES MODALIDADES DE RUTA FIJA Y TAXI, ASI COMO LA MODIFICACION DE ITINERARIOS Y DESVIOS DE RUTAS EN LA CIUDAD DE PUEBLA E INTERIOR DEL ESTADO CONFORME A LO ESTABLECIDO EN LA LEY DEL TRANSPORTE VIGENTE. 3.14 ATENDER 72 SOLICITUDES DE OPINIONES, ESTUDIOS Y ANALISIS TECNICOS DE CAMBIO DE MODALIDAD, TRANSPORTE ESCOLAR Y AMPLIACION DE RUTA Y/O RECORRIDO DEL SERVICIO QUE CUMPLAN CON LO ESTABLECIDO EN LA LEY Y REGLAMENTO DEL TRANSPORTE VIGENTE.	
4.1 EL ESTADO DE PUEBLA NO CUENTA CON UNA PROGRAMACIÓN ADECUADA EN MATERIA DE TRANSPORTE	4.1 REALIZAR UNA PROGRAMACIÓN ESTATAL EN MATERIA DE TRANSPORTE	4.1 REALIZAR 1 PROYECTO DE LA NUEVA RED DE PARADEROS DEFINIDOS DE LA ZONA METROPOLITANA DE TEBUHCAN. 4.2 REALIZAR 1 CENTRO DE TRANSFERENCIA MODAL (CETRAM). 4.3 REALIZAR 2 CONVENIOS DE COLABORACIÓN CON MUNICIPIOS EN MATERIA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE 4.4 ELABORAR 1 PROGRAMA INTEGRAL EN MATERIA DE TRANSPORTE

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.	6,420,438	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 vehículo automotor atendidos por el programa.	1,116,094	2018	Anual	Estimación Propia.
Población Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que forman parte de la población ocupada y que se trasladan al lugar	1,116,094	2015	Quinquenal	Encuesta Intercensal 2015 (INEGI).

	de trabajo en vehículo automotor.				
--	-----------------------------------	--	--	--	--

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): 1,116,094 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

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	E081 Programa Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular, 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 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 vehículo automotor
Cobertura geográfica	Estatad
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.

Capitulo	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: E044 Fomento a la Fluidez de la Circulación Vehicular.
Unidad Responsable del PP: 1326 SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE Y VIAS DE COMUNICACIÓN

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
1321.- Oficina del C. Secretario.	■ 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.
1325.- Subsecretaría de Movilidad	■ 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.
1326.- 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. ■ Expedir permisos de publicidad al servicio de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi, con la finalidad de cumplir con la ley del transporte y su reglamento para el estado de Puebla.
1327.- Dirección de Transporte Público	■ Emitir autorizaciones para el transporte mercantil de carga ■ Emitir cédulas de identificación vehicular del servicio ejecutivo mercantil. ■ Cotejar expedientes de concesiones del servicio público y permisos del servicio mercantil en la modalidad de taxi y taxi local. ■ Regularizar unidades vehiculares del servicio de transporte público y mercantil en la modalidad de taxi y taxi local, cuya antigüedad excede lo establecido en los artículos 70 y 79 de la ley del transporte para el estado de Puebla.
1328.- Dirección de Transporte Mercantil y Aplicaciones.	■ Acreditar personalidades jurídicas de rutas del servicio del transporte público. ■ Atender quejas del servicio público de transporte, servicio mercantil, así como sus servicios auxiliares e infraestructura vial. ■ Realizar operativos al servicio público de transporte y servicio mercantil en el estado de Puebla.

	- Realizar informes de los resultados de las acciones de supervisión realizadas a los vehículos del servicio público de transporte y servicio mercantil. - Realizar trámites de revista vehicular a las unidades del servicio de transporte público.
1332.- Dirección de Ingeniería y Geomática.	- Atender solicitudes de opiniones, estudios y análisis técnicos de reconocimiento de itinerario de las rutas; permiso de reducida importancia y fusión de rutas fijas que cumplan con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente. - Atender solicitudes de opiniones, estudios y análisis técnicos de servicio mercantil concesiones nuevas; ampliación de parque vehicular servicio público y mercantil y ajuste tarifario en la zona metropolitana que cumpla con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente. - Atender 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. - Atender solicitudes de opiniones, estudios y análisis técnicos de cambio de modalidad, transporte escolar y ampliación de ruta y/o recorrido del servicio que cumplan con lo establecido en la ley y reglamento del transporte vigente.
1329.- Dirección de Movilidad Motorizada.	- Realizar centro de transferencia modal (CETRAM) Atlixcáyotl. - Realizar estudios de movilidad en zonas urbanas con conflictos vehiculares y de transporte público o en zonas de desarrollo económico y turístico. - Realizar proyectos de entornos escolares seguros. - Realizar proyectos de mantenimiento y colocación de señalización en vías de jurisdicción estatal. - Realizar talleres de capacitación en movilidad segura y sustentable para operadores del transporte público. - Realizar mantenimiento para aplicación informática y gestión del servicio de transporte mercantil de personas taxis.
1324.- Dirección de Capacitación y Control Vehicular.	- Capacitar transportistas del servicio público y mercantil para el fortalecimiento del sistema de transporte - Capacitar personas en materia de cultura vial - Gestionar cursos de capacitación para profesionalizar a los servidores públicos - Emitir licencias para conducir

	Realizar visitas con unidades móviles para la expedición de licencias para conducir.
1331. Dirección de Inspección y Vigilancia	- Realizar revisiones e inspecciones para dar cumplimiento con la normativa aplicable. - Emitir sanciones conforme a lo establecido en la normatividad vial. - Supervisar el cumplimiento del reglamento vial.

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>>