



Estructura de Diagnóstico del Programa Presupuestario (PP)

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

Objetivo.

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

E080 PROGRAMA DE MOVILIDAD

18 MOVILIDAD Y TRANSPORTE

133 SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

2000 SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Ejercicio fiscal 2025

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	
REV: 04 2023	07/09/2023	Actualización del Diagnostico
REV: 04 2024	12/09/2024	Actualización del Diagnostico

Contenido

1. Antecedentes y Descripción del Problema	5
1.2 Definición del problema.	6
1.3 Justificación del PP.....	6
1.4 Estado actual del problema.	7
1.5 Evolución del problema.	7
1.6 Experiencias de atención.....	8
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.	14
2.3 Estrategia para la selección de alternativas.	16
2.4 Concentrado.	16
3. Cobertura	19
3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.....	19
3.2 Estrategia de cobertura.	20
4. Análisis de similitudes o complementariedades	21
4.1 Complementariedad y coincidencias	21
5. Presupuesto	21
5.1 Estimación del costo del programa presupuestario	21
5.2 Fuentes de financiamiento.....	22
6. Información Adicional.....	22
6.1 Información adicional relevante	22
7. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.....	22
Bibliografía.....	24
Anexos.....	24

1. Antecedentes y Descripción del Problema

La movilidad urbana representa uno de los grandes retos de desarrollo en las ciudades, debido a la continua evolución y crecimiento de la sociedad; esta como parte fundamental de la planeación de toda región, representa el desplazamiento de personas, mercancías y productos, además de la conectividad y accesibilidad de la población; constituyendo una de las bases para la construcción de una sociedad integral.

La movilidad es una necesidad básica del ser humano, por ello actualmente se encuentra salvaguardada como un derecho fundamental en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Por ello es una obligación del Estado salvaguardar este derecho fundamental, por lo que a través de la Secretaría de Movilidad y Transporte se busca cumplir con lo establecido en nuestra carta magna, en base al diseño de planes estratégicos de movilidad y las atribuciones conferidas para dignificar la calidad de vida de las personas, porque el desplazamiento de un punto a otro permite al individuo realizar sus tareas cotidianas, esta dinámica se caracteriza por altos índices de movilidad de personas y bienes, dinámica que se asocia a la dimensión física de las actividades de la población y a su distribución territorial: mientras más crece la ciudad, más induce a realizar desplazamientos de mayor longitud, por ello la movilidad debe ser accesible, para todos, eficiente con la finalidad de disminuir la brecha de desigualdad social.

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

Lo anterior provocó un incremento en las distancias, número y por tanto costo de traslados, disminuyendo la calidad de vida de las personas.

El crecimiento físico del estado fue superior al de la cobertura de sus necesidades, la población creció 1.8 veces mientras que la superficie se multiplicó por cinco, esta dinámica fue distanciando a las personas de los servicios y oportunidades (ubicados principalmente en los núcleos o centros tradicionales), y ante la falta de sistemas de transporte e infraestructura vial que facilitaran la accesibilidad, estas ciudades entraron en crisis de contaminación ambiental, congestionamientos viales, millones de horas/hombre perdidas en el tráfico, afectación de la convivencia familiar y social; deteriorando de manera generalizada la calidad de vida de la población, lo que hizo latente la necesidad de hacer un cambio en las políticas de movilidad sustentable.

1.2 Definición del problema.

El problema fundamental de la movilidad o aparentemente el indicador más contundente sin duda es el tiempo de traslado que la gente tiene en sus actividades diarias o por lo menos la gran mayoría a sus centros de trabajo o estudio.

El Estado ha presentado un crecimiento poblacional importante, lo cual ha provocado que los establecimientos urbanos se extiendan hacia la periferia. Paralelo a este crecimiento poblacional, las actividades sociales han aumentado, lo que ha llevado a un incremento en el número de traslados dentro de esta área; como consecuencia, el estado enfrenta severos problemas de movilidad; de acuerdo con reportes oficiales los tiempos de traslado oscilan entre 30 minutos y dos horas debido al congestionamiento vial, lo que implica un problema de saturación en el sistema que no está diseñado para movilizar esta gran cantidad de población sobre todo en horas pico donde la demanda resultada de horarios análogos para diversas actividades crea un embudo que ha llegado al colapso en varias ocasiones.

A la luz de esta situación, surge la pregunta sobre si los tiempos de traslado en el estado pueden afectar la calidad de vida de sus habitantes, ya que la movilidad urbana es un desafío, por consiguiente, se debe aprovechar al máximo los diferentes modos de movilidad para lograr que los desplazamientos se realicen de una forma cómoda, segura, rápida, en igualdad de condiciones y asegurando autonomía, lo más accesible económicamente y de manera eficaz atendiendo a una movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad por lo que se requiere implementar planes y proyectos estratégicos que tengan como prioridad mejorar la movilidad de las personas.

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 además de ser un derecho fundamental para dignificar la calidad de vida de las personas.

Uno de los principales retos de la ciudad contemporánea ha sido el de satisfacer los requerimientos de todas las formas de movilidad que los diferentes grupos sociales exigen para suplir sus necesidades en contextos urbanos, es por ello que se necesitan un conjunto de actuaciones que tengan como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción de tiempos de traslado y desarrollando aquéllos que hagan compatibles el crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

1.4 Estado actual del problema.

Con base en datos de la Censo de Población 2020, 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, de la población ocupada, se traslada desde su casa al lugar de trabajo; el 31.59% tarda de 16 a 30 minutos en trasladarse, el 21.24% tarda de 31 minutos a 1 hora en trasladarse, el 7.32% tarda más de una hora en trasladarse, y el 2.74% tarda más de dos horas, de un total de 2 millones 657 mil 665 habitantes del estado de Puebla.

Asimismo, referente a la población que asiste a su escuela y se traslada al lugar de estudio se observa que el 28.64% tarda de 16 a 30 minutos en trasladarse, el 10.25% tarda de 31 minutos a 1 hora en trasladarse, el 2.67% tarda más de una hora en trasladarse, y el 0.88% tarda más de dos horas; de un total de 1 millón 830 mil 813 habitantes del estado de Puebla.

Los anteriores indicadores son importantes mencionar respecto a las políticas públicas que resultan necesarias implementar, por una parte, para atender las necesidades de aquellos quienes ya utilizan modos de movilidad eficientes y por otro lado impulsar la calidad de los modos de movilidad .

1.5 Evolución del problema.

El crecimiento del Estado de Puebla en las últimas décadas y junto con ello las dinámicas de la población, han impactado en el crecimiento de población contemplada, así como de distancias en la movilidad, lo que ha ocasionado su continuamente modificación. Sin lugar a dudas, este crecimiento ha venido con cambios y nuevos retos que representan un gran desafío a escala urbana. La principal problemática o al menos la más evidente es el excesivo tiempo y mala calidad de los traslados que hacen para poder realizar sus actividades diarias la población que vive, estudia y trabaja en el estado. Esto se traduce a menor productividad, pérdidas económicas y bajos niveles de bienestar social.

El problema es tan complejo que para entenderlo se tiende a delimitar en varios sentidos a comprender tales como:

- Delimitación geográfica y poblacional
- Infraestructura y transporte
- Planeación urbana
- Problemáticas sociales y económicas: Inseguridad, Marginación,
- Desigualdad, concentración de zonas económicas de la ciudad, problemas

- de crecimiento económico y oportunidad.
- Tecnologías y movilidad, como pueden ayudar a mejorar o cambiar dinámicas de la población.

De acuerdo a las encuestas realizadas por parte del Instituto Nacional de Estadística y Geografía los tiempos de traslado han aumentado durante los últimos años, por lo que la tendencia sino hay un cambio parece seguirá en aumento. Y haciendo un cruce con la información continua del crecimiento geográfico y poblacional solo podemos deducir que aun con las mejoras del transporte, si las distancias siguen creciendo el tiempo no disminuirá. Pero este tema implica cambios en la planeación urbana y un análisis de las zonas económicas centralizadas del estado, de lo cual podemos enunciar las siguientes problemáticas:

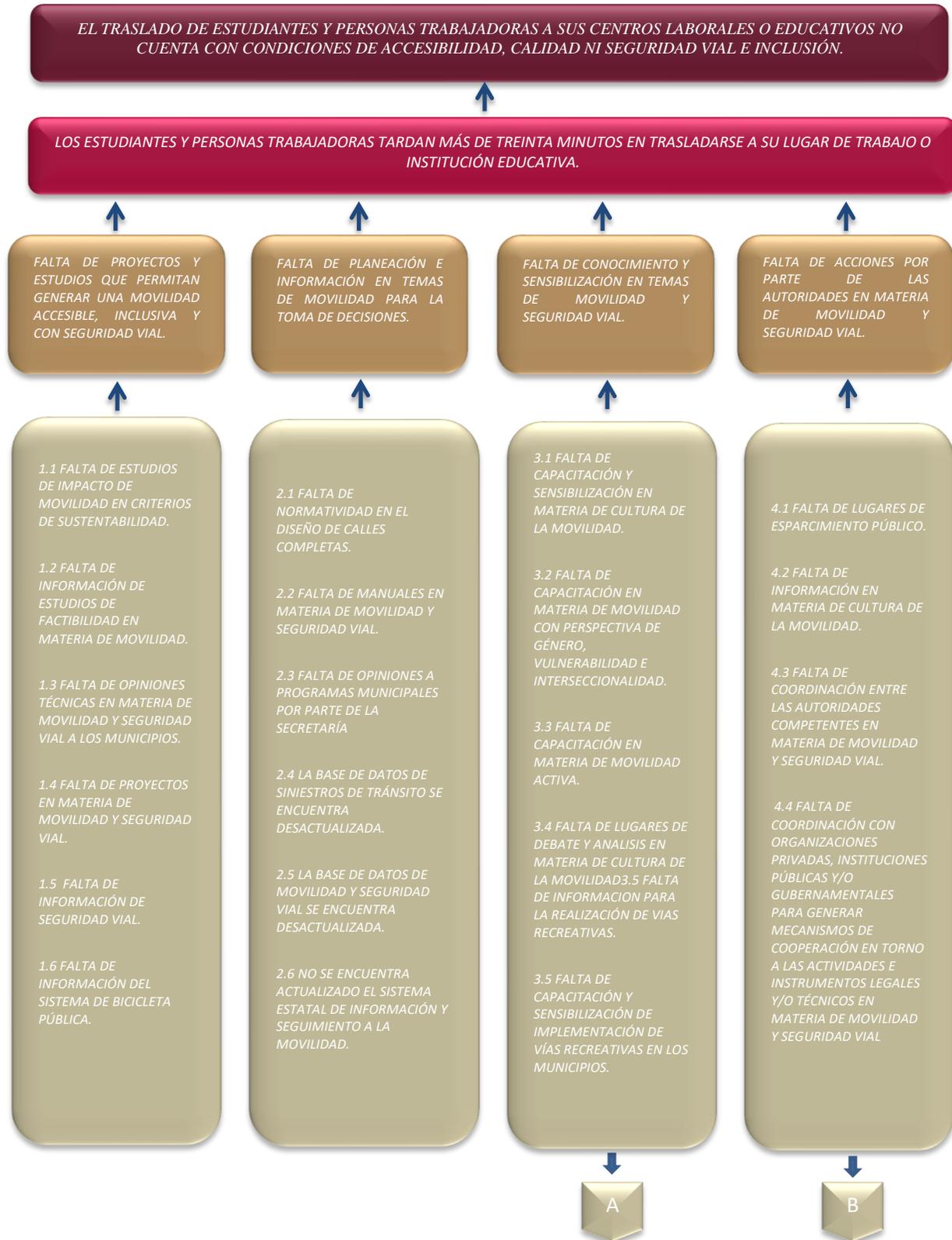
- Las distancias largas en la vivienda producto del encarecimiento de la vivienda en la ciudad.
- Centros de trabajo concentrados en prácticamente el centro del estado, y un índice de menor oportunidad de empleos en el estado.
- Problemas de interconectividad entre transportes, generan aumento del tiempo en traslados y entorpecen la fluidez de traslados.

1.6 Experiencias de atención.

Programa	Población Objetivo	Objetivo del Programa	Operación	Resultados
E080 Programa de Movilidad	Estudiantes y personas trabajadoras que se trasladan a su lugar de trabajo e instituciones educativas en los diferentes modos de movilidad	Contribuir a optimizar el traslado de estudiantes y personas trabajadoras a sus centros laborales o educativos en condiciones de accesibilidad, calidad, seguridad vial e inclusión, mediante el fomento al uso de diferentes modos de movilidad, priorizando el desplazamiento de personas peatonas, conductoras de vehículos no motorizados y con discapacidad bajo el	El programa llevara su operación a través de las Unidades Responsables que se encuentran adscritas a la Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad y Transporte en territorio estatal a del Estado de Puebla.	- Incremento de pasajeros que utilizan el transporte masivo (RUTA) del 107.6% el total de usuarios beneficiados con el sistema de transporte masivo. - La variación de kilómetros habilitados de transporte no motorizado en el periodo 2014-2016 alcanzó el 75.6%. - En el año 2022 la Red Urbana de Transporte Articulado RUTA

		<p>enfoque de sistemas seguros.</p>		<p>generó 83 millones 602 mil viajes en sus deferentes líneas.</p> <p>-En el año 2022 se realizaron diversos Proyectos en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado de Puebla.</p> <p>- Para el año 2022 se capacitaron a usuarios, operadores y en general a la ciudadanía en temas de movilidad y seguridad vial.</p> <p>- Durante el año 2023 se realizaron diversos Proyectos y Estudios de Movilidad Motorizada y no Motorizada en pro de la movilidad.</p>
--	--	-------------------------------------	--	---

1.7 Árbol de problemas.





2. Objetivos

2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

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

Eje 2: Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral

Objetivo General: Fortalecer el desarrollo sostenible con un enfoque intergeneracional y multidisciplinario.

Temática: Movilidad Sostenible

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

Estrategia: Fortalecer las redes de movilidad que atiendan la demanda de transporte seguro, de calidad, eficiente y moderno para el bienestar colectivo.

Línea de acción 1: Impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados para el traslado de personas, productos y servicios.

Línea de acción 2: Mejorar la seguridad vial propiciando mejores condiciones de accesibilidad.

Línea de acción 3: Propiciar el reparto modal para fomentar la movilidad sostenible, activa y eficiente.

Línea de acción 4: Integrar sistemas de movilidad intermodal, enfocados en superar las desigualdades.

Línea de acción 5: Fortalecer la infraestructura vial proyectando el uso de transportes sustentables, integrando en su planeación la perspectiva de género, la interseccionalidad y la atención a personas en situación de vulnerabilidad.

❖ **Alineación con los Programas Derivados del PED:**

Programa: 02 Programa Sectorial de Sostenibilidad Territorial y Desarrollo Integral

Objetivo 01: Impulsar la movilidad y seguridad vial bajo esquemas de accesibilidad, incluyentes e intermodales que fomenten el desarrollo y bienestar social.

Estrategia 1: Mejorar la movilidad segura propiciando condiciones de accesibilidad de las personas.

Línea de acción 01: Promover condiciones de movilidad y transporte accesibles, seguras, con perspectiva de género y atención a personas en situación de vulnerabilidad.

Línea de acción 02: Promover una cultura de seguridad vial a la sociedad y protección a personas en situación de vulnerabilidad.

Línea de acción 03: Impulsar sistemas de movilidad intermodal e interconectada.

Línea de acción 04: Realizar proyectos de movilidad y seguridad vial que prioricen la protección a los usuarios más vulnerables.

Línea de acción 05: Promover la capacitación en materia de movilidad y seguridad vial dirigida a la sociedad.

❖ **Alineación con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS).**

Esfera 01: Personas

Objetivo 1.3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades

Meta 1.3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

Esfera 03: Prosperidad

Objetivo 3.9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación

Meta 3.9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo

Esfera 03: Prosperidad

Objetivo 3.11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles

Meta 3.11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular

❖ **Alineación con Programas Especiales Transversales.**

Programa Especial: 03 Programa Especial de Igualdad Sustantiva

Eje 01: Estado de derecho y protección de los derechos humanos de las mujeres y las niñas.

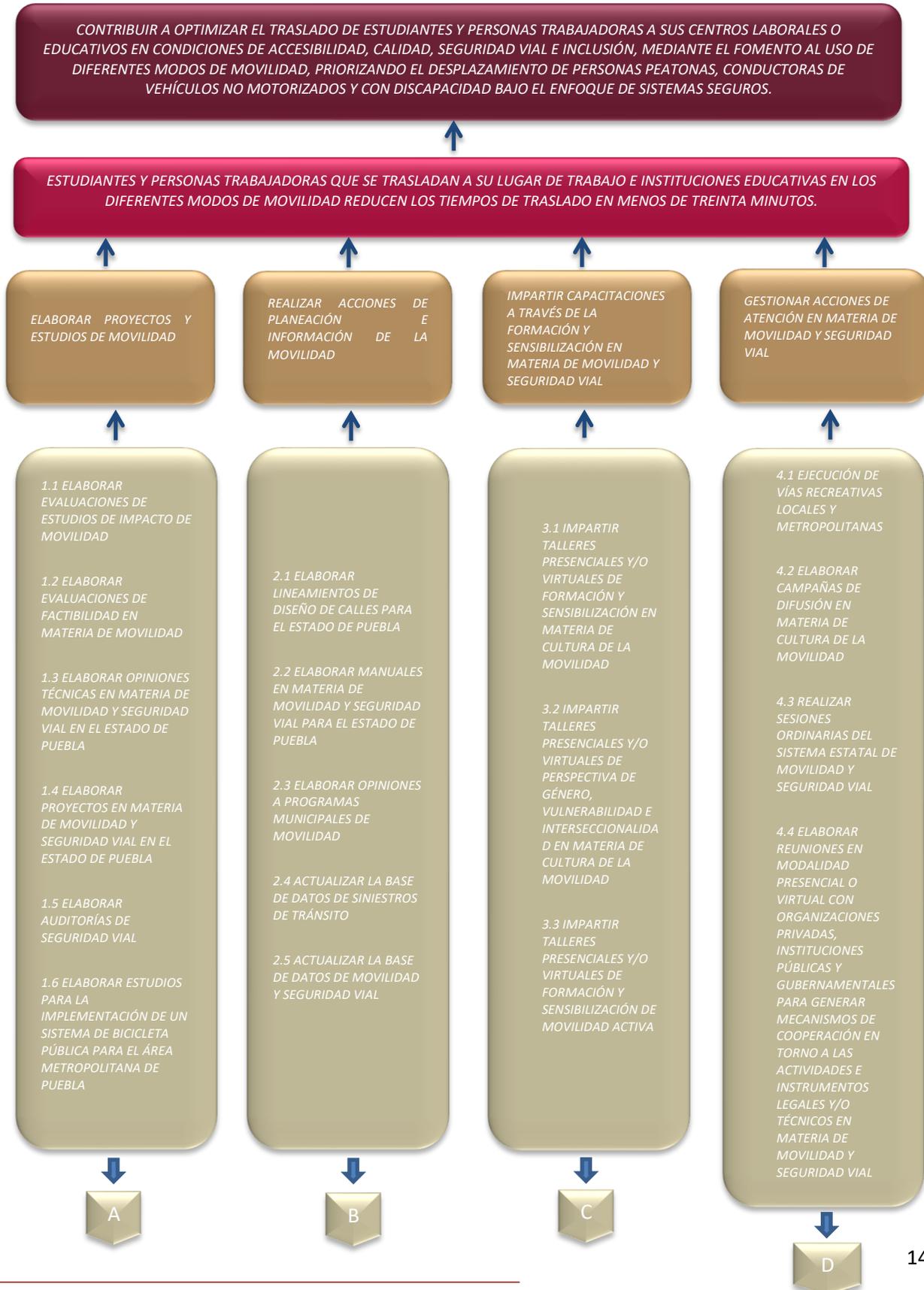
Temática 01: Justicia social y protección de los derechos humanos de las mujeres y las niñas.

Objetivo 01: Generar las condiciones necesarias para garantizar la protección de los derechos humanos de las mujeres y las niñas, y favorecer su participación en asuntos de interés público.

Estrategia 02: Fomentar la creación de espacios seguros y esquemas de movilidad inclusivos para las mujeres y las niñas impulsando la elaboración de estudios especializados orientados a la implementación de acciones para la transformación del espacio público.

Línea de Acción 02: Promover acciones de seguridad vial, señalización, pasos y zonas peatonales, iluminación, recuperación de espacios, entre otras, para incrementar la movilidad segura de las mujeres y niñas.

2.2 Árbol de objetivos.





2.3 Estrategia para la selección de alternativas.

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

- Son atribuciones correspondientes a la Secretaría de Movilidad y Transporte.
- 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 alternativas descritas en el árbol de objetivos.

2.4 Concentrado.

Árbol del Problema	Árbol del Objetivo	Resumen Narrativo
Efectos	Fines	Fin
<i>EL TRASLADO DE ESTUDIANTES Y PERSONAS TRABAJADORAS A SUS CENTROS LABORALES O EDUCATIVOS NO CUENTA CON CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD, CALIDAD NI SEGURIDAD VIAL E INCLUSIÓN.</i>	<i>CONTRIBUIR A OPTIMIZAR EL TRASLADO DE ESTUDIANTES Y PERSONAS TRABAJADORAS A SUS CENTROS LABORALES O EDUCATIVOS EN CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD, CALIDAD, SEGURIDAD VIAL E INCLUSIÓN, MEDIANTE EL FOMENTO AL USO DE DIFERENTES MODOS DE MOVILIDAD, PRIORIZANDO EL DESPLAZAMIENTO DE PERSONAS PEATONAS, CONDUCTORAS DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS Y CON DISCAPACIDAD BAJO EL ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS.</i>	<i>CONTRIBUIR A OPTIMIZAR EL TRASLADO DE ESTUDIANTES Y PERSONAS TRABAJADORAS A SUS CENTROS LABORALES O EDUCATIVOS EN CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD, CALIDAD, SEGURIDAD VIAL E INCLUSIÓN, MEDIANTE EL FOMENTO AL USO DE DIFERENTES MODOS DE MOVILIDAD, PRIORIZANDO EL DESPLAZAMIENTO DE PERSONAS PEATONAS, CONDUCTORAS DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS Y CON DISCAPACIDAD BAJO EL ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS.</i>
Problema Central	Solución	Propósito
<i>LOS ESTUDIANTES Y PERSONAS TRABAJADORAS TARDAN MÁS DE TREINTA MINUTOS EN TRASLADARSE A SU LUGAR DE TRABAJO O INSTITUCIÓN EDUCATIVA.</i>	<i>ESTUDIANTES Y PERSONAS TRABAJADORAS QUE SE TRASLADAN A SU LUGAR DE TRABAJO E INSTITUCIONES EDUCATIVAS EN LOS DIFERENTES MODOS DE MOVILIDAD REDUCEN LOS TIEMPOS DE TRASLADO EN MENOS DE TREINTA MINUTOS.</i>	<i>POBLACIÓN QUE SE TRASLADA A SU LUGAR DE TRABAJO E INSTITUCIONES EDUCATIVAS, MEDIANTE USO DE MODOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD EN MENOS DE TREINTA MINUTOS EN EL ESTADO DE PUEBLA</i>
Causa (1er Nivel)	Medios (1er Nivel)	Componentes
<i>FALTA DE PROYECTOS Y ESTUDIOS QUE PERMITAN GENERAR UNA MOVILIDAD ACCESIBLE, INCLUSIVA Y CON SEGURIDAD VIAL.</i>	<i>ELABORAR PROYECTOS Y ESTUDIOS DE MOVILIDAD</i>	<i>PROYECTOS Y ESTUDIOS DE MOVILIDAD MOTORIZADA ELABORADOS</i>
<i>FALTA DE PLANEACIÓN E INFORMACIÓN EN TEMAS DE MOVILIDAD PARA LA TOMA DE DECISIONES.</i>	<i>REALIZAR ACCIONES DE PLANEACIÓN E INFORMACIÓN DE LA MOVILIDAD</i>	<i>ACCIONES DE PLANEACIÓN E INFORMACIÓN DE LA MOVILIDAD REALIZADAS</i>

FALTA DE CONOCIMIENTO Y SENSIBILIZACIÓN EN TEMAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.	IMPARTIR CAPACITACIONES A TRAVÉS DE LA FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	CAPACITACIONES A TRAVÉS DE LA FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL IMPARTIDAS
FALTA DE ACCIONES POR PARTE DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.	GESTIONAR ACCIONES DE ATENCIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	ACCIONES DE ATENCIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL GESTIONADAS
Causa (2do Nivel)	Medios (2do Nivel)	Actividades
<p>1.1 FALTA DE ESTUDIOS DE IMPACTO DE MOVILIDAD EN CRITERIOS DE SUSTENTABILIDAD.</p> <p>1.2 FALTA DE INFORMACIÓN DE ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD EN MATERIA DE MOVILIDAD.</p> <p>1.3 FALTA DE OPINIONES TÉCNICAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL A LOS MUNICIPIOS.</p> <p>1.4 FALTA DE PROYECTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>1.5 FALTA DE INFORMACIÓN DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>1.6 FALTA DE INFORMACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA.</p> <p>2.1 FALTA DE NORMATIVIDAD EN EL DISEÑO DE CALLES COMPLETAS.</p> <p>2.2 FALTA DE MANUALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</p> <p>2.3 FALTA DE OPINIONES A PROGRAMAS MUNICIPALES POR PARTE DE LA SECRETARÍA.</p> <p>2.4 LA BASE DE DATOS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO SE ENCUENTRA DESACTUALIZADA.</p> <p>2.5 LA BASE DE DATOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL SE ENCUENTRA DESACTUALIZADA.</p> <p>2.6 NO SE ENCUENTRA ACTUALIZADO EL SISTEMA ESTATAL DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO A LA MOVILIDAD.</p>	<p>1.1 ELABORAR EVALUACIONES DE ESTUDIOS DE IMPACTO DE MOVILIDAD</p> <p>1.2 ELABORAR EVALUACIONES DE FACTIBILIDAD EN MATERIA DE MOVILIDAD</p> <p>1.3 ELABORAR OPINIONES TÉCNICAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.4 ELABORAR PROYECTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.5 ELABORAR AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL</p> <p>1.6 ELABORAR DE ESTUDIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE PUEBLA</p> <p>2.1 ELABORAR DE LINEAMIENTOS DE DISEÑO DE CALLES PARA EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>2.2 ELABORAR DE MANUALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>2.3 ELABORAR DE OPINIONES A PROGRAMAS MUNICIPALES DE MOVILIDAD</p> <p>2.4 ACTUALIZAR LA BASE DE DATOS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO</p> <p>2.5 ACTUALIZAR LA BASE DE DATOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>2.6 ACTUALIZAR EL SISTEMA ESTATAL DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO DE MOVILIDAD</p>	<p>1.1 ELABORACIÓN DE EVALUACIONES DE ESTUDIOS DE IMPACTO DE MOVILIDAD</p> <p>1.2 ELABORACIÓN DE EVALUACIONES DE FACTIBILIDAD EN MATERIA DE MOVILIDAD</p> <p>1.3 ELABORACIÓN DE OPINIONES TÉCNICAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.4 ELABORACIÓN PROYECTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.5 ELABORACIÓN DE AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL</p> <p>1.6 ELABORACIÓN DE ESTUDIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE PUEBLA</p> <p>2.1 ELABORACIÓN DE LINEAMIENTOS DE DISEÑO DE CALLES PARA EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>2.2 ELABORACIÓN DE MANUALES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>2.3 ELABORACIÓN DE OPINIONES A PROGRAMAS MUNICIPALES DE MOVILIDAD</p> <p>2.4 ACTUALIZACIÓN DE LA BASE DE DATOS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO</p> <p>2.5 ACTUALIZACIÓN DE LA BASE DE DATOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>2.6 ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA ESTATAL DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO DE MOVILIDAD</p>

<p>3.1 FALTA DE CAPACITACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>3.2 FALTA DE CAPACITACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO, VULNERABILIDAD E INTERSECCIONALIDAD</p> <p>3.3 FALTA DE CAPACITACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD ACTIVA</p> <p>3.4 FALTA DE LUGARES DE DEBATE Y ANALISIS EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD.</p> <p>3.5 FALTA DE CAPACITACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE VÍAS RECREATIVAS EN LOS MUNICIPIOS</p> <p>3.6 FALTA DE CAPACITACIÓN EN MATERIA DE CRITERIOS TÉCNICOS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO Y SEGURIDAD VIAL EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>3.7 FALTA DE LINEAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE TALLERES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.1 FALTA DE LUGARES DE ESPARCIMIENTO PÚBLICO</p> <p>4.2 FALTA DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>4.3 FALTA DE COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES COMPETENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.4 FALTA DE COORDINACIÓN CON ORGANIZACIONES PRIVADAS, INSTITUCIONES PÚBLICAS Y/O GUBERNAMENTALES PARA GENERAR MECANISMOS DE COOPERACIÓN EN TORNO A LAS ACTIVIDADES E INSTRUMENTOS LEGALES Y/O TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.5 FALTA DE ESPACIOS DE DELIBERACIÓN CON INSTANCIAS GUBERNAMENTALES, ESPECIALISTAS, ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL, Y/O EL SECTOR PRIVADO PARA</p>	<p>3.1 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>3.2 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE PERSPECTIVA DE GÉNERO, VULNERABILIDAD E INTERSECCIONALIDAD EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>3.3 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE MOVILIDAD ACTIVA</p> <p>3.4 ELABORAR FOROS DE SEGURIDAD VIAL EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD.</p> <p>3.5 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE VÍAS RECREATIVAS EN LOS MUNICIPIOS</p> <p>3.6 IMPARTIR TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE CRITERIOS TÉCNICOS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO Y SEGURIDAD VIAL EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>3.7 ELABORAR GUIAS METODOLÓGICAS PARA TALLERISTAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.1 EJECUTAR VÍAS RECREATIVAS LOCALES Y METROPOLITANAS</p> <p>4.2 ELABORAR CAMPAÑAS DE DIFUSIÓN EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>4.3 REALIZAR SESIONES ORDINARIAS DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.4 ELABORAR REUNIONES EN MODALIDAD PRESENCIAL O VIRTUAL CON ORGANIZACIONES PRIVADAS, INSTITUCIONES PÚBLICAS Y GUBERNAMENTALES PARA GENERAR MECANISMOS DE COOPERACIÓN EN TORNO A LAS ACTIVIDADES E INSTRUMENTOS LEGALES Y/O TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.5 REALIZAR ACTIVIDADES PRESENCIALES O VIRTUALES CON INSTANCIAS GUBERNAMENTALES, ESPECIALISTAS, ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL, Y/O EL SECTOR</p>	<p>3.1 IMPARTICIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>3.2 IMPARTICIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE PERSPECTIVA DE GÉNERO, VULNERABILIDAD E INTERSECCIONALIDAD EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>3.3 IMPARTICIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE MOVILIDAD ACTIVA</p> <p>3.4 ELABORACIÓN DE FOROS DE SEGURIDAD VIAL EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>3.5 IMPARTICIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE VÍAS RECREATIVAS EN LOS MUNICIPIOS</p> <p>3.6 IMPARTICIÓN DE TALLERES PRESENCIALES Y/O VIRTUALES DE CRITERIOS TÉCNICOS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO Y SEGURIDAD VIAL EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>3.7 ELABORACIÓN DE LA GUIA METODOLÓGICA PARA TALLERISTAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.1 EJECUCIÓN DE VÍAS RECREATIVAS LOCALES Y METROPOLITANAS</p> <p>4.2 ELABORACIÓN DE CAMPAÑAS DE DIFUSIÓN EN MATERIA DE CULTURA DE LA MOVILIDAD</p> <p>4.3 REALIZACIÓN DE SESIONES ORDINARIAS DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.4 ELABORACIÓN DE REUNIONES EN MODALIDAD PRESENCIAL O VIRTUAL CON ORGANIZACIONES PRIVADAS, INSTITUCIONES PÚBLICAS Y GUBERNAMENTALES PARA GENERAR MECANISMOS DE COOPERACIÓN EN TORNO A LAS ACTIVIDADES E INSTRUMENTOS LEGALES Y/O TÉCNICOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p>
--	---	---

<p><i>PROPONER O EVALUAR POLITICAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</i></p> <p>4.6 FALTA DE CONCIENTIZACIÓN DE VEHICULOS NO MOTORIZADOS.</p> <p>4.7 FALTA DE ESPACIOS PARA TRATAR TEMAS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE</p>	<p><i>PRIVADO REFERENTES AL OBSERVATORIO ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.</i></p> <p>4.6 ELABORAR PROGRAMAS DENOMINADO BICIESCUELA.</p> <p>4.7 ELABORAR CONGRESOS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE A NIVEL LOCAL CON LOS DIFERENTES SECTORES DE LA POBLACIÓN</p>	<p>4.5 REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES PRESENCIALES O VIRTUALES CON INSTANCIAS GUBERNAMENTALES, ESPECIALISTAS, ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL, Y/O EL SECTOR PRIVADO REFERENTES AL OBSERVATORIO ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p> <p>4.6 ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DENOMINADO BICIESCUELA</p> <p>4.7 ELABORACIÓN DE UN CONGRESO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE A NIVEL LOCAL CON LOS DIFERENTES SECTORES DE LA POBLACIÓN</p>
--	---	---

3. Cobertura

La cobertura que se pretende atender mediante este Programa son los estudiantes y personas trabajadoras que se trasladan a su lugar de trabajo e instituciones educativas en los diferentes modos de movilidad.

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

- Población de referencia:** Se refiere a los habitantes que habitan en el Estado de Puebla.
- Población Potencial:** Se refiere a los habitantes del Estado de Puebla que trabajan o estudian.
- Población Objetivo:** Se refiere a los estudiantes y personas trabajadoras del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo e instituciones educativas en los diferentes modos de movilidad.
- Población Atendida:** Se refiere a los estudiantes y personas trabajadoras del Estado de Puebla que utilizaron diferentes modos de movilidad para trasladarse a su lugar de trabajo o su Institución Educativa.

	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 trabajan o estudian.	4,488,478	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).
Población Atendida	Estudiantes y personas trabajadoras del Estado de Puebla que utilizaron diferentes modos de movilidad para trasladarse a su lugar de trabajo o su Institución Educativa.	4,488,478	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).
Población Objetivo	Estudiantes y personas trabajadoras del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo e instituciones educativas en los diferentes modos de movilidad	4,488,478	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).

3.2 Estrategia de cobertura.

Población Potencial: A fin de cumplir con las necesidades de la población de 4,488,478 que forman parte de los habitantes del Estado de Puebla que trabajan o estudian, se llevan a cabo diversas estrategias para sensibilizar a la sociedad a trasladarse en diversos modos de movilidad.

Magnitud (Población Objetivo): El presente Programa Presupuestario plantea atender a la población objetivo de 4,488,478 habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo e instituciones educativas en los diferentes modos de movilidad, de manera eficiente, eficaz, económica, y de calidad.

Descripción del resultado esperado en el mediano y largo plazo:

- Incremento en la proporción de personas que utilizan medios de transporte eficientes en el consumo de energéticos y que generan pocos o nulos niveles de contaminación al medio ambiente.
- Disminución en índices de contaminación del aire.
- Reducción en costos de traslado.
- Reducción en tiempos de recorrido.

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

4. Análisis de similitudes o complementariedades

4.1 Complementariedad y coincidencias

Nombre del PP	E081 Fomento a la fluidez de la circulación vehicular	N/A
Institución	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Propósito (MIR)	Población que se traslada a su lugar de trabajo e instituciones educativas, mediante uso de modos alternativos de movilidad en menos de treinta minutos en el estado de Puebla	
Población o área de enfoque	Habitantes del estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo en transporte público y/o mercantil	
Cobertura geográfica	Estatal	
Existen riesgos de similitud con el PP de análisis	No	
Se complementa con el PP de análisis	No	
Explicación	N/A	

5. Presupuesto

5.1 Estimación del costo del programa presupuestario

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios Personales	\$ 0
2000 Materiales y Suministros	\$ 450,880.00
3000 Servicios Generales	\$ 10,906,000.00

5000 Inversión Pública	\$ 1,599,200.00
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	\$ 13,000,000.00
Total	\$ 25,596,080.00

5.2 Fuentes de financiamiento

Fuente de financiamiento	Monto en pesos corrientes
Recursos Federales	\$ 0
	\$ 0
Recursos Estatales	\$ 25,596,080.00
	\$ 25,596,080.00
Total	\$ 25,596,080.00

6. Información Adicional

6.1 Información adicional relevante

No existe información adicional al respecto del programa.

Registro del Programa Presupuestario en Inventario.

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

Programa Presupuestario: E080 Programa de Movilidad

Unidad Responsable del PP: 2000 Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial

Denominación de UR's que participan	Funciones por UR en el Programa Presupuestario
1000.- Oficina del C. Secretario	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elaboración de un congreso de movilidad y transporte a nivel local con los diferentes sectores de la población
2000.- Subsecretaría de Movilidad y Seguridad Vial	<ul style="list-style-type: none"> ■ Realización de sesiones ordinarias del sistema estatal de movilidad y seguridad vial ■ Elaboración de reuniones en modalidad presencial o virtual con organizaciones privadas, instituciones públicas y gubernamentales para generar mecanismos de cooperación en torno a las actividades e instrumentos legales y/o técnicos en materia de movilidad y seguridad vial ■ Realización de actividades presenciales o virtuales con instancias gubernamentales, especialistas, organizaciones de la sociedad civil, y/o el sector privado referentes al observatorio estatal de movilidad y seguridad vial ■ Elaboración del programa denominado biciescuela
2001.- Dirección de Planeación y Estudios de la Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elaboración de evaluaciones de estudios de impacto de movilidad ■ Elaboración de evaluaciones de factibilidad en materia de movilidad ■ Elaboración de opiniones técnicas en materia de movilidad y seguridad vial en el estado de Puebla ■ Elaboración proyectos en materia de movilidad y seguridad vial en el estado de Puebla ■ Elaboración de auditorías de seguridad vial ■ Elaboración de estudios para la implementación de un sistema de bicicleta pública para el área metropolitana de Puebla ■ Elaboración de lineamientos de diseño de calles para el estado de Puebla ■ Elaboración de manuales en materia de movilidad y seguridad vial para el estado de Puebla ■ Elaboración de opiniones a programas municipales de movilidad

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Actualización de la base de datos de siniestros de tránsito ■ Actualización de la base de datos de movilidad y seguridad vial ■ Actualización del sistema estatal de información y seguimiento de movilidad
2002.- Dirección de Cultura de la Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> ■ Impartición de talleres presenciales y/o virtuales de formación y sensibilización en materia de cultura de la movilidad ■ Impartición de talleres presenciales y/o virtuales de perspectiva de género, vulnerabilidad e interseccionalidad en materia de cultura de la movilidad ■ Impartición de talleres presenciales y/o virtuales de formación y sensibilización de movilidad activa ■ Elaboración de foros de seguridad vial en materia de cultura de la movilidad. ■ Impartición de talleres presenciales y/o virtuales de formación y sensibilización de implementación de vías recreativas en los municipios ■ Impartición de talleres presenciales y/o virtuales de criterios técnicos con perspectiva de género y seguridad vial en materia de cultura de la movilidad ■ Elaboración de la guía metodológica para talleristas en materia de movilidad y seguridad vial ■ Ejecución de vías recreativas locales y metropolitanas ■ Elaboración de campañas de difusión en materia de cultura de la movilidad

Bibliografía

- Gobierno del Estado de Puebla. Plan Estatal de Desarrollo 2017-2018.
- Gobierno del Estado de Puebla. Memoria Sexenal 2011-2017.
- Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI)

Anexos

Sin Anexos.