

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 FOMENTO A LA FLUIDEZ DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR

18 MOVILIDAD

133 SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

3000 SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE Y VÍAS DE
COMUNICACIÓN

Ejercicio fiscal 2024

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	08/09/2023	Actualización del Diagnostico

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.....	17
2.3 Estrategia para la selección de alternativas.....	19
2.4 Concentrado.....	19
3. Cobertura	21
3.1 Metodología para la identificación de la población objetivo y definición de fuentes de información.....	21
3.2 Estrategia de cobertura.	22
4. Análisis de similitudes o complementariedades	23
4.1 Complementariedad y coincidencias	23
5. Presupuesto.....	24
5.1 Estimación del costo del programa presupuestario.....	24
5.2 Fuentes de financiamiento.....	24
6. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.....	25
Bibliografía	27

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.

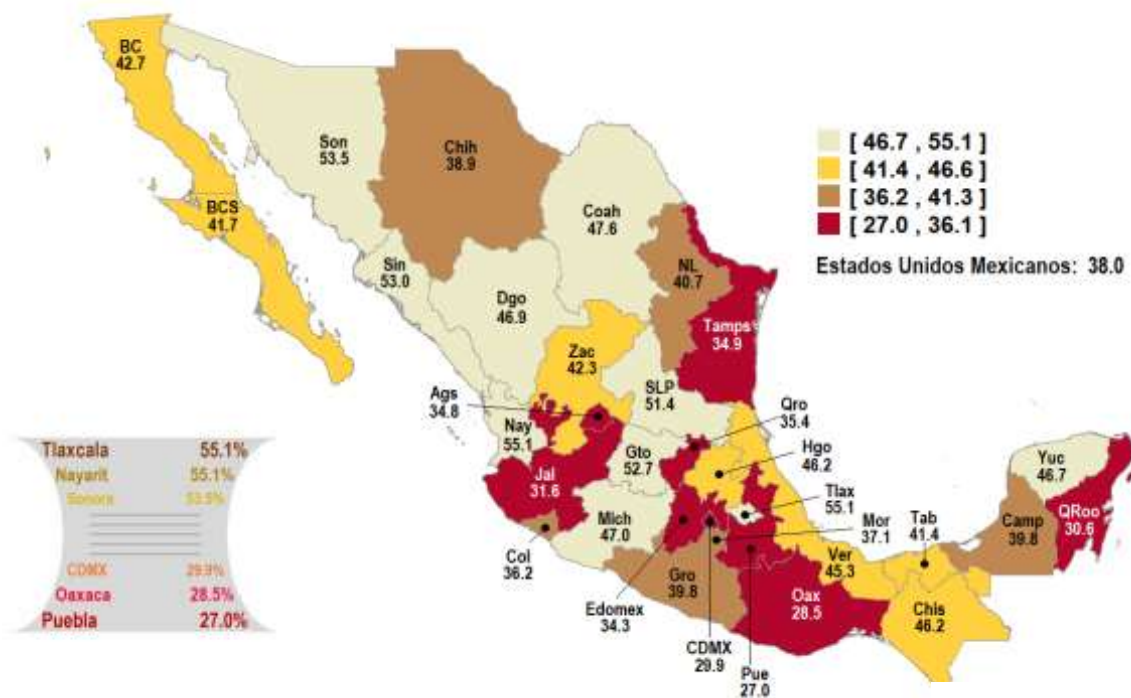
La falta de integración del transporte con la planeación del desarrollo urbano, sin prever cualidades para la conectividad, ha sido la causa principal del modelo desarticulado de movilidad que predomina en las ciudades mexicanas, así como de las pérdidas que esta situación genera por las externalidades 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 se trasladan a su lugar de trabajo en servicio de transporte público y mercantil perciben una baja calidad del servicio de transporte público y mercantil; lo que representa que el 73% de la población se encuentra insatisfecha con la calidad del servicio 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.

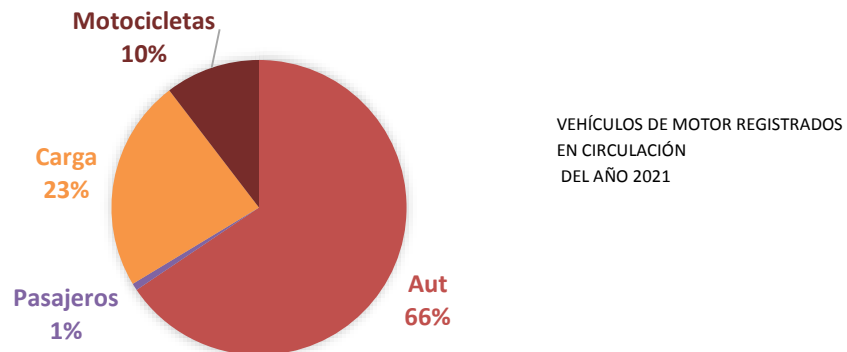
1.4 Estado actual del problema.

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.

TRANSPORTE PREDOMINANTE EN EL ESTADO DE PUEBLA



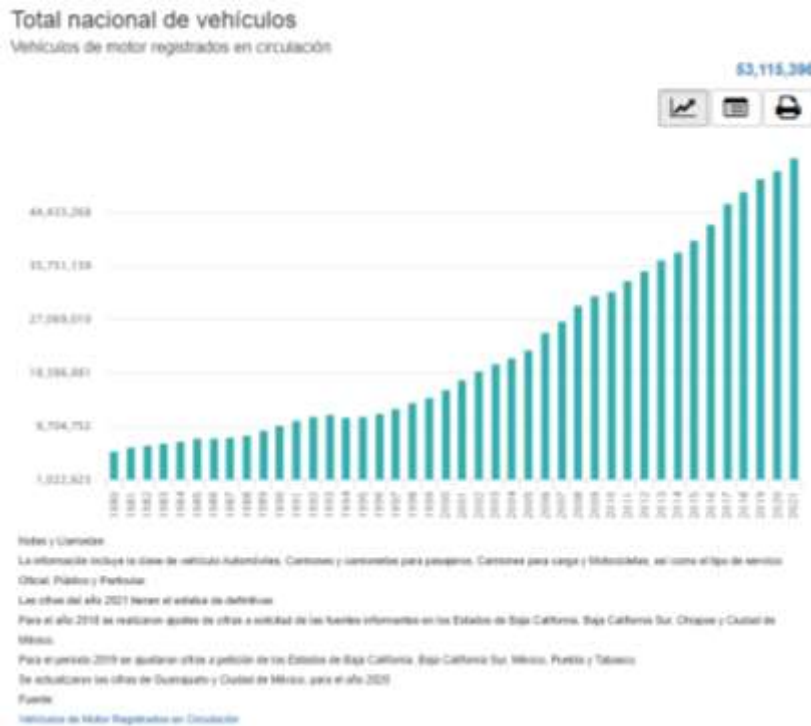
Con base en datos de la Encuesta Intercensal 2015, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se pueden analizar cifras respecto a la movilidad cotidiana de las personas en el Estado de Puebla. De manera concreta, se observa que alrededor del 75% de la población ocupada, 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 metrobús, 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, contaminación ambiental y mejorar la calidad en el servicio.

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%).

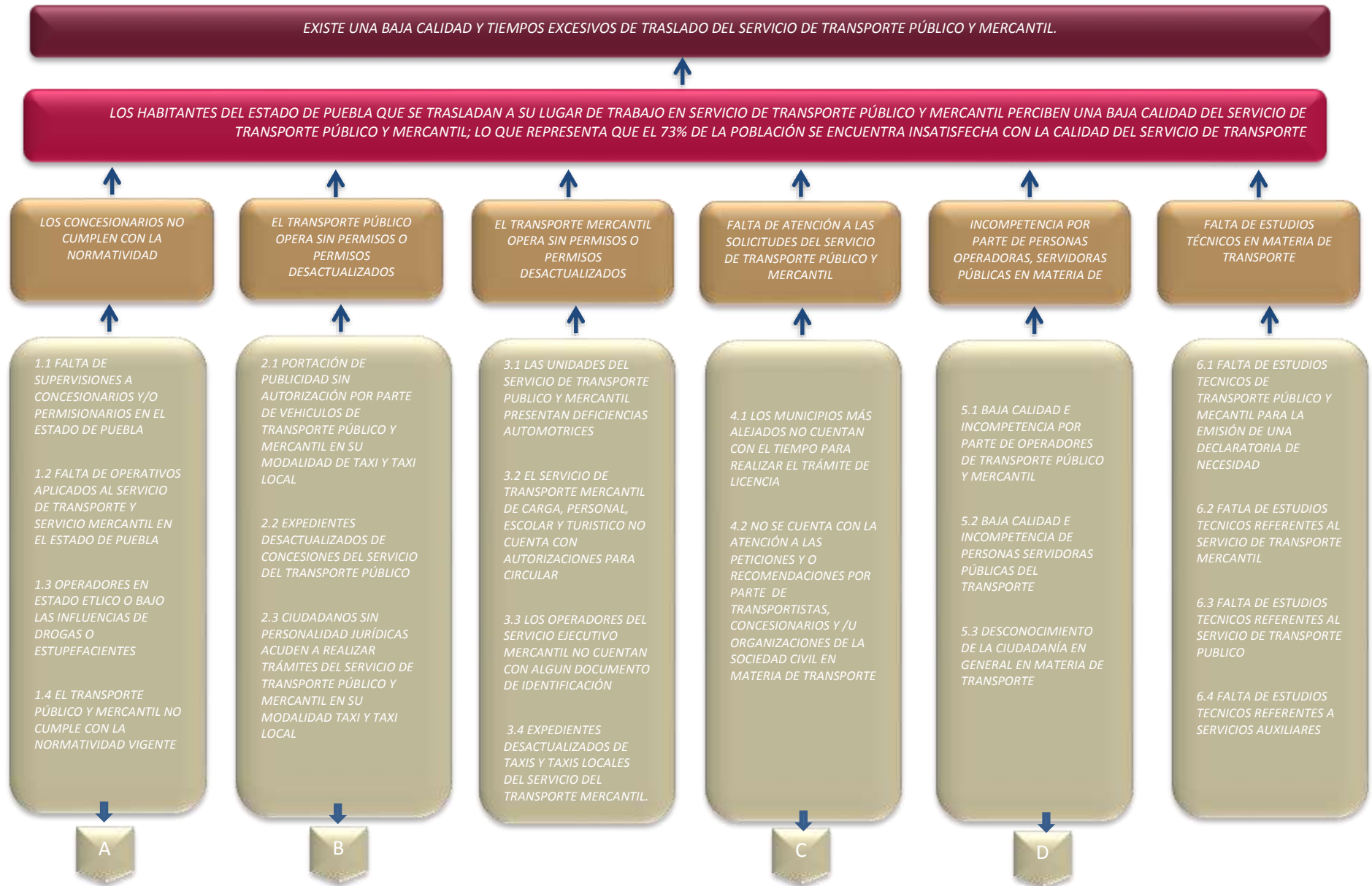
1.6 Experiencias de atención.

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 se trasladan a su lugar de trabajo en el servicio de transporte público y mercantil.	Contribuir al traslado de la población a su lugar de trabajo mediante la mejora de los servicios de transporte público y mercantil.	El programa llevara su operación por las Unidades Responsables de la Secretaría de	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

			<p>Movilidad y Transporte en territorio estatal. 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.</p>	<p>2016, sumando una variación total de 2.34%.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.





2. Objetivos

2.1 Determinación y justificación de los objetivos de la intervención.

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

EJE: 02 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 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.

LÍNEA DE ACCIÓN 6: Mejorar la operación del sistema de transporte público.

LÍNEA DE ACCIÓN 7: Promover la capacitación de los operarios de transporte público, a fin de asegurar la calidad en el servicio.

LÍNEA DE ACCIÓN 8: Implementar las acciones que agilicen y mejoren los trámites y servicios en materia de movilidad y transporte.

❖ 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.

LÍNEA 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.

LÍNEA DE ACCIÓN: 01 Diseñar un sistema integrado de transporte sostenible e incluyente.

LÍNEA 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.

❖ Alineación Con Los Objetivos De Desarrollo Sostenible (ODS)

DIMENSIÓN: 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.

DIMENSIÓN: 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 mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

❖ Programas Especiales (Transversales)

PROGRAMA ESPECIAL: 01 Programa Especial De Infraestructura.

Temática 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 02: Impulsar sistemas de transporte eficientes, accesibles, intermodales e interconectados para el traslado de personas, productos y servicios, que incrementen la productividad de las regiones.

Línea de Acción 02: Desarrollar proyectos de infraestructura que optimicen la movilidad intermodal de personas, productos y servicios en las regiones del estado.

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

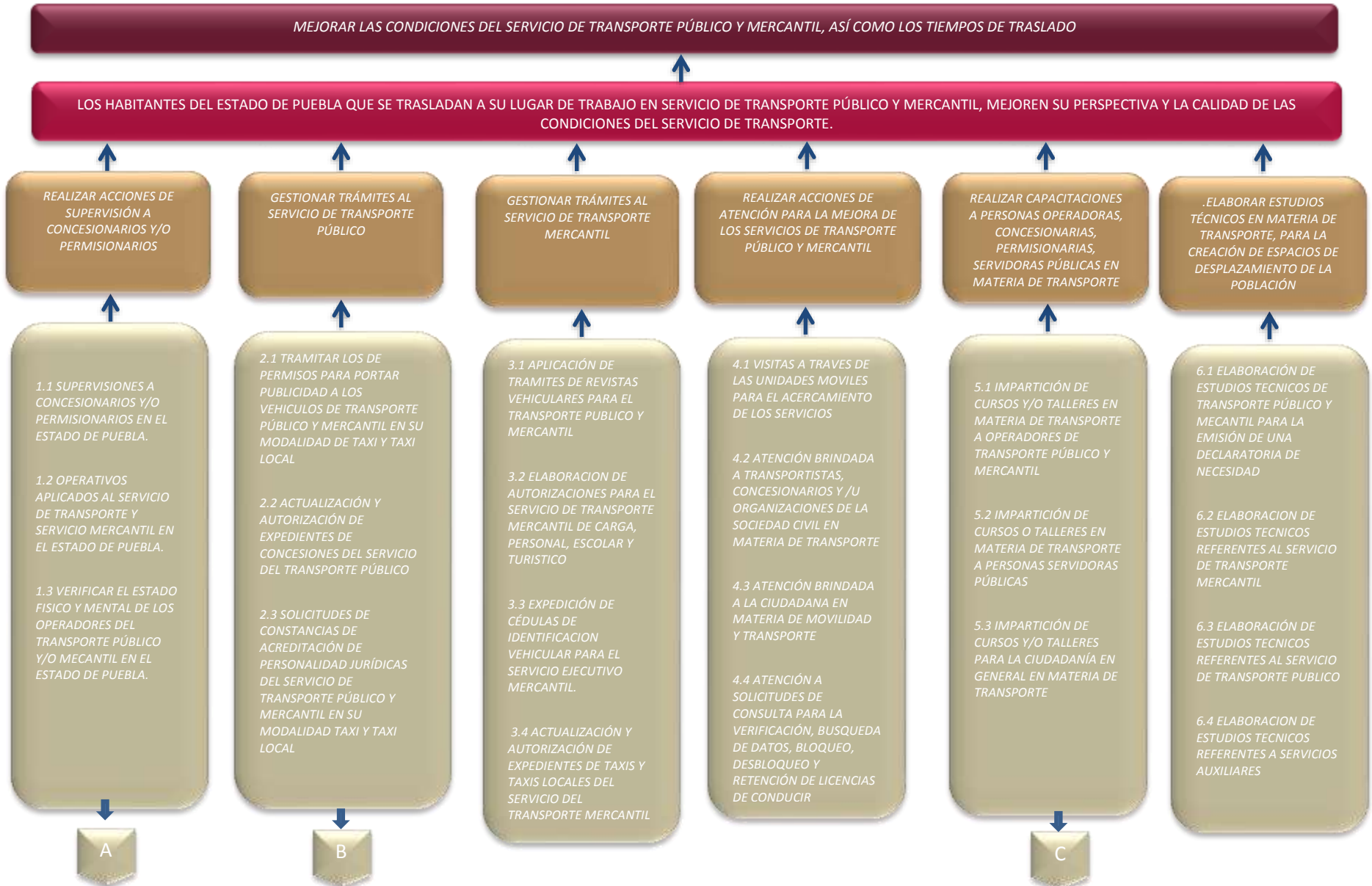
TÉMATICA: 01 Desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes del estado de Puebla

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.

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 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 alternativas descritas en el árbol de objetivos.

2.4 Concentrado.

Árbol del Problema	Árbol del Objetivo	Resumen Narrativo
Efectos	Fines	Fin
EXISTE UNA BAJA CALIDAD Y TIEMPOS EXCESIVOS DE TRASLADO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL..	MEJORAR LAS CONDICIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL, ASÍ COMO LOS TIEMPOS DE TRASLADO	MEJORAR LAS CONDICIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL, ASÍ COMO LOS TIEMPOS DE TRASLADO
Problema Central	Solución	Propósito
LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE FORMAN PARTE DE LA POBLACIÓN OCUPADA NO CUENTAN CON LA SUFICIENTE 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 SE TRASLADAN A SU LUGAR DE TRABAJO EN SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL, MEJOREN SU PERSPECTIVA Y LA CALIDAD DE LAS CONDICIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE	LOS HABITANTES DEL ESTADO DE PUEBLA QUE SE TRASLADAN A SU LUGAR DE TRABAJO EN SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL, MEJOREN SU PERSPECTIVA Y LA CALIDAD DE LAS CONDICIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
Causa (1er Nivel)	Medios (1er Nivel)	Componentes
LOS CONCESIONARIOS NO CUMPLEN CON LA NORMATIVIDAD	REALIZAR ACCIONES DE SUPERVISIÓN A CONCESIONARIOS Y/O PERMISIONARIOS	SUPERVISIONES A CONCESIONARIOS, PERMISIONARIOS Y/U OPERADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL REALIZADAS
EL TRANSPORTE PÚBLICO OPERA SIN PERMISOS O PERMISOS DESACTUALIZADOS	GESTIONAR TRÁMITES AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	TRÁMITES AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO GESTIONADOS
EL TRANSPORTE MERCANTIL OPERA SIN PERMISOS O PERMISOS DESACTUALIZADOS	GESTIONAR TRÁMITES AL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL	TRÁMITES AL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL GESTIONADOS

FALTA DE ATENCIÓN A LAS SOLICITUDES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL	REALIZAR ACCIONES DE ATENCIÓN PARA LA MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL	SERVICIOS DE ATENCIÓN CIUDADANA PARA LA MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL REALIZADOS.
INCOMPETENCIA POR PARTE DE PERSONAS OPERADORAS, SERVIDORAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRANSPORTE	REALIZAR CAPACITACIONES A PERSONAS OPERADORAS, CONCESIONARIAS, PERMISIONARIAS, SERVIDORAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRANSPORTE PARA QUE LOS OPERADORES PRESTEN UN BUEN SERVICIO	CAPACITACIONES A PERSONAS OPERADORAS, SERVIDORAS PÚBLICAS Y A LA CIUDADANÍA EN MATERIA DE TRANSPORTE IMPARTIDAS.
FALTA DE ESTUDIOS TÉCNICOS EN MATERIA DE TRANSPORTE	ELABORAR ESTUDIOS TÉCNICOS EN MATERIA DE TRANSPORTE, PARA LA CREACIÓN DE ESPACIOS DE DESPLAZAMIENTO DE LA POBLACIÓN	ESTUDIOS TÉCNICOS EN MATERIA DE TRANSPORTE ELABORADOS
Causa (2do Nivel)	Medios (2do Nivel)	Actividades
<p>1.1 FALTA DE SUPERVISIONES A CONCESIONARIOS Y/O PERMISIONARIOS EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.2 FALTA DE OPERATIVOS APLICADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.3 OPERADORES EN ESTADO ETÍLICO O BAJO LAS INFLUENCIAS DE DROGAS O ESTUPEFACIENTES</p> <p>1.4 EL TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL NO CUMPLE CON LA NORMATIVIDAD VIGENTE</p> <p>1.5 EL SERVICIO DE TRANSPORTE PRESENTA BAJA CALIDAD EN SU SERVICIO</p> <p>2.1 PORTACIÓN DE PUBLICIDAD SIN AUTORIZACIÓN POR PARTE DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL</p> <p>2.2 EXPEDIENTES DESACTUALIZADOS DE CONCESIONES DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO</p> <p>2.3 CIUDADANOS SIN PERSONALIDAD JURÍDICAS ACUDEN A REALIZAR TRÁMITES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD TAXI Y TAXI LOCAL</p> <p>2.4 ACTUALIZACIÓN DEL ARCHIVO DE EXPEDIENTES DE TRÁMITES DE CONCESIONES Y PERMISOS</p> <p>2.5 DESACTUALIZACIÓN DE REGISTROS EN EL PADRÓN DE CHÓFERES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD TAXI Y TAXI LOCAL</p> <p>2.6 DESACTUALIZACIÓN DEL REGISTRO DE PÓLIZAS DE SEGUROS DE LOS VEHÍCULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD TAXI Y TAXI LOCAL.</p> <p>3.1 LAS UNIDADES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL PRESENTAN DEFICIENCIAS AUTOMOTRICES</p> <p>3.2 EL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL DE CARGA, PERSONAL,</p>	<p>1.1 SUPERVISIONES A CONCESIONARIOS Y/O PERMISIONARIOS EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.2 OPERATIVOS APLICADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.3 VERIFICAR EL ESTADO FÍSICO Y MENTAL DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y/O MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>1.4 RETENCIÓN DEL TRANSPORTE POR INCUMPLIR A LA NORMATIVA</p> <p>1.5 ATENCIÓN A QUEJAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE</p> <p>2.1 TRAMITAR LOS DE PERMISOS PARA PORTAR PUBLICIDAD A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL</p> <p>2.2 ACTUALIZACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO</p> <p>2.3 SOLICITUDES DE CONSTANCIAS DE ACREDITACIÓN DE PERSONALIDAD JURÍDICAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD TAXI Y TAXI LOCAL</p> <p>2.4 INTEGRACIÓN Y DIGITALIZACIÓN DE EXPEDIENTES DE TRÁMITES DE CONCESIONES Y PERMISOS</p> <p>2.5 ACTUALIZACIÓN DE REGISTROS EN EL PADRÓN DE CHÓFERES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD TAXI Y TAXI LOCAL</p> <p>2.6 ACTUALIZACIÓN DEL REGISTRO DE PÓLIZAS DE SEGUROS DE LOS VEHÍCULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD TAXI Y TAXI LOCAL</p> <p>3.1 APLICACIÓN DE TRÁMITES DE REVISTAS VEHICULARES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL</p> <p>3.2 ELABORACIÓN DE AUTORIZACIONES PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE</p>	<p>A1.1 SUPERVISAR A CONCESIONARIOS Y/O PERMISIONARIOS EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>A1.2 REALIZACIÓN DE OPERATIVOS APLICADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE Y SERVICIO MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>A1.3 APLICACIÓN DE EXÁMENES TOXICOLÓGICOS AL TRANSPORTE PÚBLICO Y/O MERCANTIL EN EL ESTADO DE PUEBLA</p> <p>A1.4 LIBERACIÓN DE VEHÍCULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL</p> <p>1.5 ATENCIÓN DE QUEJAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE</p> <p>2.1 OTORGAR PERMISOS PARA PORTAR PUBLICIDAD A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD DE TAXI Y TAXI LOCAL</p> <p>2.2 AUTORIZAR EXPEDIENTES DE CONCESIONES DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO</p> <p>2.3 ATENDER LAS SOLICITUDES DE CONSTANCIAS DE ACREDITACIÓN DE PERSONALIDAD JURÍDICAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD TAXI Y TAXI LOCAL</p> <p>2.4 INTEGRAR Y DIGITALIZACIÓN DE EXPEDIENTES DE TRÁMITES DE CONCESIONES Y PERMISOS</p> <p>2.5 ACTUALIZAR EL REGISTROS EN EL PADRÓN DE CHÓFERES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD TAXI Y TAXI LOCAL</p> <p>2.6 ACTUALIZAR EL REGISTRO DE PÓLIZAS DE SEGUROS DE LOS VEHÍCULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN SU MODALIDAD TAXI Y TAXI LOCAL.</p> <p>3.1 APLICAR DE TRÁMITES DE REVISTAS VEHICULARES PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL</p>

<p>ESCOLAR Y TURISTICO NO CUENTA CON AUTORIZACIONES PARA CIRCULAR</p> <p>3.3 LOS OPERADORES DEL SERVICIO EJECUTIVO MERCANTIL NO CUENTAN CON ALGUN DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN</p> <p>4.1 LOS MUNICIPIOS MÁS ALEJADOS NO CUENTAN CON EL TIEMPO PARA REALIZAR EL TRÁMITE DE LICENCIA</p> <p>4.2 NO SE CUENTA CON LA ATENCIÓN A LAS PETICIONES Y O RECOMENDACIONES POR PARTE DE TRANSPORTISTAS, CONCESIONARIOS Y /U ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL EN MATERIA DE TRANSPORTE</p> <p>4.3 NO SE CUENTA CON LA ATENCIÓN A LAS PETICIONES Y/O RECOMENDACIONES DE LA CIUDADANA EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE</p> <p>4.4 FALTA DE INFORMACIÓN RESPECTO A LA CONSULTA PARA LA VERIFICACIÓN, BUSQUEDA DE DATOS, BLOQUEO, DESBLOQUEO Y RETENCIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR</p> <p>5.1 BAJA CALIDAD E INCOMPETENCIA POR PARTE DE OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL</p> <p>5.2 BAJA CALIDAD E INCOMPETENCIA DE PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS DEL TRANSPORTE</p> <p>5.3 DESCONOCIMIENTO DE LA CIUDADANÍA EN GENERAL EN MATERIA DE TRANSPORTE</p> <p>5.4 LOS CHOFERES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN MODALIDAD DE TAXI NO CUENTAN CON ALGUN DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN</p> <p>5.5 EL SERVICIO DE TRANSPORTE ES DE BAJA CALIDAD</p> <p>6.1 FALTA DE ESTUDIOS TECNICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MECANTIL PARA LA EMISIÓN DE UNA DECLARATORIA DE NECESIDAD</p> <p>6.2 FALTA DE ESTUDIOS TECNICOS REFERENTES AL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL</p> <p>6.3 FALTA DE ESTUDIOS TECNICOS REFERENTES AL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO</p> <p>6.4 FALTA DE ESTUDIOS TECNICOS REFERENTES A SERVICIOS AUXILIARES</p>	<p>MERCANTIL DE CARGA, PERSONAL, ESCOLAR Y TURISTICO</p> <p>3.3 EXPEDICIÓN DE CÉDULAS DE IDENTIFICACION VEHICULAR PARA EL SERVICIO EJECUTIVO MERCANTIL</p> <p>4.1 VISITAS A TRAVES DE LAS UNIDADES MOVILES PARA EL ACERCAMIENTO DE LOS SERVICIOS</p> <p>4.2 ATENCIÓN BRINDADA A TRANSPORTISTAS, CONCESIONARIOS Y /U ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL EN MATERIA DE TRANSPORTE</p> <p>4.3 ATENCIÓN BRINDADA A LA CIUDADANA EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE</p> <p>4.4 ATENCIÓN A SOLICITUDES DE CONSULTA PARA LA VERIFICACIÓN, BUSQUEDA DE DATOS, BLOQUEO, DESBLOQUEO Y RETENCIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR</p> <p>5.1 IMPARTICIÓN DE CURSOS Y/O TALLERES EN MATERIA DE TRANSPORTE A OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL</p> <p>5.2 IMPARTICIÓN DE CURSOS O TALLERES EN MATERIA DE TRANSPORTE A PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS</p> <p>5.3 IMPARTICIÓN DE CURSOS Y/O TALLERES PARA LA CIUDADANÍA EN GENERAL EN MATERIA DE TRANSPORTE</p> <p>5.4 EMISIÓN DE GAFETES DE IDENTIFICACIÓN AL CHOFER DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN MODALIDAD DE TAXI</p> <p>5.5 ELABORACIÓN DE PROYECTOS PARA LA MEJORA EN MATERIA DE TRANSPORTE</p> <p>6.1 ELABORACIÓN DE ESTUDIOS TECNICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MECANTIL PARA LA EMISIÓN DE UNA DECLARATORIA DE NECESIDAD</p> <p>6.2 ELABORACION DE ESTUDIOS TECNICOS REFERENTES AL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL</p> <p>6.3 ELABORACIÓN DE ESTUDIOS TECNICOS REFERENTES AL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO</p> <p>6.4 ELABORACION DE ESTUDIOS TECNICOS REFERENTES A SERVICIOS AUXILIARES</p>	<p>3.2 ELABORAR DE AUTORIZACIONES PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL DE CARGA, PERSONAL, ESCOLAR Y TURISTICO</p> <p>3.3 EXPEDIR CÉDULAS DE IDENTIFICACION VEHICULAR PARA EL SERVICIO EJECUTIVO MERCANTIL</p> <p>4.1 VISITAR A LOS MUNICIPIOS A TRAVES DE LAS UNIDADES MOVILES PARA EL ACERCAMIENTO DE LOS SERVICIOS</p> <p>4.2 ATENDER A TRANSPORTISTAS, CONCESIONARIOS Y /U ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL EN MATERIA DE TRANSPORTE</p> <p>4.3 ATENDER A LA CIUDADANA EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE</p> <p>4.4 ATENDER A SOLICITUDES DE CONSULTA PARA LA VERIFICACIÓN, BUSQUEDA DE DATOS, BLOQUEO, DESBLOQUEO Y RETENCIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR</p> <p>5.1 IMPARTIR CURSOS Y/O TALLERES EN MATERIA DE TRANSPORTE A OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL</p> <p>5.2 IMPARTIR CURSOS O TALLERES EN MATERIA DE TRANSPORTE A PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS</p> <p>5.3 IMPARTIR DE CURSOS Y/O TALLERES PARA LA CIUDADANÍA EN GENERAL EN MATERIA DE TRANSPORTE</p> <p>5.4 EMITIR DE GAFETES DE IDENTIFICACIÓN AL CHOFER DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MERCANTIL EN MODALIDAD DE TAXI</p> <p>5.5 ELABORAR PROYECTOS PARA LA MAEJORA EN MATERIA DE TRANSPORTE</p> <p>6.1 ELABORAR ESTUDIOS TECNICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MECANTIL PARA LA EMISIÓN DE UNA DECLARATORIA DE NECESIDAD</p> <p>6.2 ELABORAR DE ESTUDIOS TECNICOS REFERENTES AL SERVICIO DE TRANSPORTE MERCANTIL</p> <p>6.3 ELABORAR ESTUDIOS TECNICOS REFERENTES AL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO</p> <p>6.4 ELABORAR ESTUDIOS TECNICOS REFERENTES A SERVICIOS AUXILIARES</p>
--	--	--

3. Cobertura

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

a) **Población de referencia:** Se refiere a la población total del Estado de Puebla.

- b) **Población Potencial:** Se refiere a los habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo.
- c) **Población objetivo:** Se refiere a la población que se traslada a sus centros de trabajo en el servicio de transporte público o mercantil.
- d) **Población atendida:** La población atendida es igual a la población objetivo ya que el Programa atiende y beneficia al sistema de transporte público y mercantil 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 se trasladan a su lugar de trabajo.	2,322,052	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).
Población Atendida	Habitantes del Estado de Puebla que se trasladarán satisfactoriamente a su lugar de trabajo en servicio de transporte público y mercantil.	822, 238	2020	Quinquenal	Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).
Población Objetivo	Habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo en servicio de transporte público y mercantil.	822, 238	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 2,322,052 que forman parte de los habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo, se llevan a cabo diversas estrategias para mejorar la calidad del transporte público y mercantil.

Magnitud (Población objetivo): El presente Programa Presupuestario plantea atender a la población objetivo de 822,238 habitantes del Estado de Puebla que se trasladan a su lugar de trabajo en servicio de transporte público y mercantil, con la finalidad de satisfacer sus expectativas del servicio de transporte.

Descripción del resultado esperado en el mediano y largo plazo:

- Mejorar la calidad del servicio de transporte público y mercantil para los usuarios de este servicio.
- Incremento en la proporción de personas que utilizan medios de transporte público y mercantil 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 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 público y mercantil en sus distintas modalidades.

4. Análisis de similitudes o complementariedades

4.1 Complementariedad y coincidencias

No existen complementariedades o coincidencias con este Programa Presupuestario.

Nombre del PP	N/A	N/A
Institución		
Propósito (MIR)		
Población o área de enfoque		
Cobertura geográfica		
Existen riesgos de similitud con el PP de análisis		

Se complementa con el PP de análisis		
Explicación		

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	\$ 891,300.00
3000 Servicios Generales	\$ 134,048,150.78
5000 Inversión Pública	\$ 0
1000 Servicios Personales	\$ 0
Total	\$ 201,344,570.78

5.2 Fuentes de financiamiento

Fuente de financiamiento	Monto en pesos corrientes
Recursos Federales	\$ 0
	\$ 0
Recursos Estatales	\$ 201,344,570.78
	\$ 201,344,570.78
Total	\$ 201,344,570.78

6. Registro del Programa Presupuestario en Inventario.

6.1 Información adicional relevante

No existe información adicional al respecto del programa.

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.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elaboración de jornadas y/o reuniones de atención ciudadana en materia de movilidad y transporte
1001.- Dirección de Capacitación y Políticas Vehiculares	<ul style="list-style-type: none"> ■ Visitar a través de las unidades móviles a los municipios para el acercamiento de los servicios. ■ Atender las solicitudes de consulta para la verificación, búsqueda de datos, bloqueo, desbloqueo y retención de licencias de conducir. ■ Impartir cursos y/o talleres en materia de transporte a operadores de transporte público y mercantil. ■ Impartir cursos o talleres en materia de transporte a personas servidoras públicas. ■ Impartir cursos y/o talleres para la ciudadanía en general en materia de transporte. ■ Emitir gafetes de identificación al chofer del servicio de transporte público y mercantil en modalidad de taxi. ■ Elaborar proyectos para la mejora en materia de transporte.

1002.- Dirección de Ingeniería y Geomática	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elaborar estudios técnicos de transporte público y mercantil para la emisión de una declaratoria de necesidad. ■ Elaborar estudios técnicos referentes al servicio de transporte mercantil ■ Elaborar estudios técnicos referentes al servicio de transporte público. ■ Elaborar estudios técnicos referentes a servicios auxiliares.
3000.- Subsecretaría de Transporte y Vías de Comunicación.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Celebrar reuniones con transportistas, concesionarios y /u organizaciones de la sociedad civil en materia de transporte
3001.- Dirección de Transporte Público	<ul style="list-style-type: none"> ■ Emitir permisos para portar publicidad a los vehículos de transporte público y mercantil en su modalidad de taxi y taxi local ■ Autorizar expedientes de los trámites de las concesiones del servicio de transporte público. ■ Atender las solicitudes de constancias de acreditación de personalidades jurídicas del servicio de transporte público y mercantil en su modalidad taxi y taxi local. ■ Integrar y digitalizar los expedientes de trámites de concesiones y permisos. ■ Actualizar el padrón de choferes del servicio de transporte público y mercantil en su modalidad taxi y taxi local. ■ Actualización del registro de pólizas de seguros de los vehículos del servicio de transporte público y mercantil en su modalidad taxi y taxi local.
3002.- Dirección de Transporte Mercantil y Aplicaciones.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aplicar de trámites de revistas vehiculares para el transporte público y mercantil ■ Autorizar el servicio de transporte mercantil de carga, personal, escolar y turismo ■ Expedir cédulas de identificación vehicular para el servicio ejecutivo mercantil.
3003. Dirección de Inspección y Vigilancia	<ul style="list-style-type: none"> ■ Supervisar al transporte público. ■ Realizar operativos al servicio de transporte y servicio mercantil. ■ Aplicar exámenes toxicológicos a los operadores del servicio de transporte público y/o mercantil. ■ Liberar vehículos del servicio del transporte público y/o mercantil. ■ Atender quejas de la ciudad referentes al servicio público de transporte 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.