



UAT



# PROGRAMA PRESUPUESTARIO E221 MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

## Evaluación de Diseño 2021

### Secretaría General de Gobierno



## UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE TAMAULIPAS

**Ing. M.C. José Andrés Suárez Fernández**

**RECTOR**

**Dr. Eduardo Arvizu Sánchez**

**SECRETARIO GENERAL**

**Lic. Carlos de Alejandro Acevedo**

**SECRETARIO TÉCNICO**

**Dra. Rosa Issel Acosta González**

**SECRETARIA ACADÉMICA**

**Lic. Víctor Hugo Guerra García**

**SECRETARIO DE ADMINISTRACIÓN**

**C.P. Guillermo Mendoza Cavazos**

**SECRETARIO DE FINANZAS**

## COORDINACIÓN GENERAL DE LA EVALUACIÓN DEL Pp E221

Adolfo Rogelio Cogco Calderón

Jorge Alberto Pérez Cruz

**Coordinadores Generales**

Karla Jazmín Rodríguez Hernández

**Coordinador de la evaluación**

Diana Margarita Mentado Chávez

Reyna Verónica Sobrevilla Vázquez

Rolando Israel Valdez Ramírez

**Evaluadores**

2021

**Año**



## ÍNDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>		4
<b>INTRODUCCIÓN</b>		6
<b>SECCIÓN I</b>	Características generales del Pp	7
<b>SECCIÓN II</b>	Problema o necesidad pública	9
<b>SECCIÓN III</b>	Diseño de la propuesta de atención	14
<b>SECCIÓN IV</b>	Diseño operativo	19
<b>SECCIÓN V</b>	Consistencia programática y normativa	30
<b>SECCIÓN VI</b>	Contribución a objetivos de la planeación nacional	33
<b>SECCIÓN VII</b>	Complementariedades, similitudes y duplicidades	35
<b>SECCIÓN VIII</b>	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	36
<b>SECCIÓN IX</b>	Valoración final del diseño del Pp	41
<b>SECCIÓN X</b>	Análisis FODA	44
<b>SECCIÓN XI</b>	Conclusiones generales	51
<b>ANEXOS</b>		52
<b>Anexo 1:</b>	Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorios y medio ambiente	52
<b>Anexo 2</b>	Árbol del Problema	54
<b>Anexo 3</b>	Árbol de Objetivos	55
<b>Anexo 4</b>	Estrategia de Cobertura	57
<b>Anexo 5</b>	Mecanismo de solicitud	58
<b>Anexo 6</b>	Mecanismo de entrega	60
<b>Anexo 7</b>	Procedimiento de actualización de la población atendida	62
<b>Anexo 8</b>	Presupuesto	63
<b>Anexo 9</b>	Alineación a objetivos de la planeación nacional	64
<b>Anexo 10</b>	Alineación a los ODS	65
<b>Anexo 11</b>	Complementariedades, similitudes y duplicidades	67
<b>Anexo 12</b>	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	68
<b>Anexo 13</b>	Fuentes de información de la evaluación	96
<b>Anexo 14</b>	Ficha Técnica de datos generales de la evaluación	98

## RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento consiste en una evaluación en materia de diseño del Programa Presupuestario con clave E221 denominado Modernización del Transporte Público, operado por la Subsecretaría de Transporte Público. El objetivo central del Pp es lograr un nivel de satisfacción en los ciudadanos de Tamaulipas brindando un servicio de calidad en el transporte público.

Esta evaluación se llevó a cabo durante el año 2021 con evidencia de 2020. El documento cuenta con diez secciones y 14 anexos. En la primera sección se encuentran las generalidades del Programa Presupuestario. De la sección dos a la ocho se encuentran las preguntas para la evaluación del diseño del Pp, mientras que en la sección nueve se elabora la valoración cuantitativa y cualitativa globales. En la sección diez se presenta el análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA). Finalmente, en la sección 11 se presentan las conclusiones generales de la evaluación, y siguen los anexos, que consisten en extensiones de información de las preguntas, así como también algunas propuestas de mejora del diseño del Pp.

La evaluación consiste en 29 preguntas distribuidas en seis secciones, las cuales se describen a continuación, así como también los puntajes obtenidos.

### PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA

En este apartado el diseño del Pp obtuvo 2/4 puntos, es decir, la mitad de los puntos posibles. Principalmente es por causa de una notoria ausencia de elementos teóricos sobre el tema del transporte público, ya que se problematiza de una manera superficial. Consideramos que una aproximación desde el punto de vista de la movilidad urbana, y desarrollo económico sustentable son dos ejes temáticos que son necesarios incorporar en el diagnóstico.

### DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN

En esta sección el programa obtuvo 0.8/4 puntos, menos de la cuarta parte de puntos posibles. Las causas de este puntaje son múltiples, sin embargo, destaca la inconsistencia en el ejercicio causa-raíz para elaborar el árbol del problema. Debido a que la problematización presenta debilidades ya que se encuentra desarticulada, el árbol de objetivos presenta deficiencias similares. Falta claridad en la delimitación e identificación de la población objetivo, así como también falta congruencia entre el objetivo con las actividades y servicios que se ofrecen y los efectos que estos generan.

### DISEÑO OPERATIVO

En el diseño operativo, el Pp obtuvo 1.2/4 puntos posibles, lo que significa que obtuvo menos de la cuarta parte de los puntos posibles. La causa se origina desde la primera sección en donde se identifican deficiencias en la problematización, después en el diseño de la propuesta, por consiguiente, el diseño operativo también carece de congruencia interna y externa. Además, se suman otros factores sobre la falta de congruencia entre los servicios y actividades que ofrece el Pp, no solo la desarticulación con el objetivo y los efectos de éste.

Consistencia programática y normativa: En esta sección, que consiste en una pregunta, el diseño del Pp obtuvo 2/4 puntos, es decir, la mitad. La causa principal de la pérdida de puntos en esta sección tiene que ver con la incongruencia identificada entre los servicios que ofrece el Pp con el objetivo central, además de la falta de planificación presupuestaria de corto plazo.

### CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL

Se evalúa la contribución del Pp a objetivos de la planeación nacional. Dicha sección está conformada por una pregunta que otorga cuatro puntos, de los cuales el diseño de este Pp obtuvo cero, con lo cual puede concluirse que el Pp no aporta a ninguno de los objetivos o estrategias de la planeación nacional. La causa de esta debilidad viene dada por la deficiente problematización llevada a cabo en el diagnóstico. De haberse tomado en cuenta el

enfoque de movilidad urbana o desarrollo económico sustentable, el Pp habría tenido mejores oportunidades de obtener más puntos.

#### **COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES**

Se lleva a cabo una valoración cualitativa respecto a las complementariedades, similitudes y duplicidades del Pp, en donde no fueron encontradas más que una similitud con otro Pp que atiende a una población objetivo distinta a la del Pp E221, no obstante, ofrece servicios similares.

#### **INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO**

Se evalúa el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, sección en la cual se obtuvo 1.5/4 puntos posibles, lo que equivale a menos de la mitad. Las causas son múltiples, dentro de las que destaca el hecho de diversas inconsistencias e incongruencias identificadas en los indicadores que sirven para medir del desempeño. Se advierten problemas de compatibilidad entre indicadores y metas establecidas, ya que en algunos casos se especifican en diferentes unidades de medida. Existe una debilidad importante en los medios de verificación, principalmente provocada por la falta de transparencia por no hacer públicos los datos e informes que contienen información de la operación del Pp.

De manera general, el Pp obtiene una calificación de 1.28/4, apenas una cuarta parte de todos los puntos posibles. Son variadas las áreas de oportunidad que se encontraron, no obstante, predominan las debilidades. Dado que todas las secciones están interrelacionadas de alguna forma, es poco útil sugerir hacer énfasis en una en particular, ya que, en general debe trabajarse en todas. Lo recomendable en este caso es comenzar por la problematización e ir subsanando un tema a la vez.

## INTRODUCCIÓN

El presente documento informa sobre el resultado de la evaluación del Programa E221 Modernización del Transporte Público, como parte de lo establecido en los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Presupuestarios de la Administración Pública Estatal y el Sistema Estatal de Evaluación y Desempeño y al Acuerdo mediante el cual se emite el Programa Anual de Evaluación del Ejercicio Fiscal 2021 de los Programas Presupuestarios del Estado de Tamaulipas, y en el numeral IX, se señala la pertinencia de llevar a cabo una evaluación de diseño a través de un análisis de gabinete, con base en información proporcionada por la dependencia o entidad responsable del programa, así como información adicional que el organismo evaluador considere necesaria para justificar siete apartados de evaluación.

Esta evaluación se centra, como su nombre lo dice, en el diseño de dicho Programa presupuestario. La metodología que se sigue para llevar a cabo esta tarea tiene varias directrices, de las cuales puede destacarse el corroborar que es consistente la estructura del Programa en su objetivo, productos o servicios que ofrece, y los mecanismos mediante los que estos se ofertan. De igual manera, también se espera determinar si el Programa cuenta con mecanismos para la evaluación y seguimiento del desempeño en aras de la transparencia y la rendición de cuentas. La idea general de una evaluación de este tipo es la de encontrar áreas de mejora en el diseño del Programa con la finalidad de robustecerlo en los términos ya señalados.

Este tipo de evaluaciones suelen llevarse a cabo en los primeros años de operación del Programa, y es también la primera evaluación a la que se somete una política pública en México. Posterior a la evaluación, se esperaría que las personas que conforman el Programa analicen las áreas de mejora identificadas y lleven a cabo las modificaciones que consideren pertinentes para así contar con un Programa robusto, tal que su operabilidad no se vea comprometida en el futuro. La presente evaluación se estructura en once secciones. La primera de éstas se refiere a las características generales del programa presupuestario, en esta sección se brindan las generalidades del programa, sus antecedentes, la identificación de éste, por mencionar algunas. Posteriormente, la sección dos hace referencia al problema o necesidad pública, y con ésta comienza la parte de las preguntas de la evaluación, las cuales son 29 para este tipo.

En la sección tres se analiza el diseño de la propuesta de atención, en donde se ve una de las partes nucleares del Programa presupuestario. Por su parte, en la sección cuatro se evalúa el diseño operativo, en donde básicamente, se trata de analizar el cómo es que se generan los productos o servicios del Programa presupuestario. La sección cinco se refiere a la consistencia programática y normativa. En la sección seis se evalúa la contribución del Programa a los objetivos de planeación nacional, lo cual es de suma importancia, ya que esto permite alinear los esfuerzos que se hacen desde la administración central con el resto de las entidades del gobierno para que los resultados se potencialicen.

En la sección siete se analiza si existen complementariedades, similitudes o duplicidades del Programa, de tal forma que esto contribuye a que la asignación de recursos sea óptima, ya que cabe la posibilidad de que dos Programas complementarios o similares cooperen, y que se eviten duplicidades. En la sección ocho se evalúa el Instrumento de Seguimiento del Desempeño, aquí reside buena parte de las áreas de oportunidad de cara al futuro, debido a que dicho instrumento servirá para apuntalar el cumplimiento de las metas y objetivos del Programa. En la sección nueve se lleva a cabo una valoración final del Programa presupuestario. En la sección diez se realiza un análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, y Amenazas del Programa, y finalmente, la sección once consiste en las conclusiones.

## SECCIÓN I CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO

### 1. ANTECEDENTES

La Ley General de Desarrollo Social en sus artículos 72 al 80 establece que el objetivo de la evaluación de la política de desarrollo social es revisar periódicamente el cumplimiento del objetivo social de los programas, metas y acciones de esta, para corregirlos, modificarlos, adicionarlos, reorientarlos o suspenderlos total o parcialmente. Asimismo, en los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Presupuestarios de la Administración Pública Estatal y el Sistema Estatal de Evaluación del Desempeño, en su numeral vigésimo quinto, establece la necesidad de monitorear los programas en sus diferentes etapas para verificar el cumplimiento oportuno de sus objetivos y proponer las mejoras pertinentes.

Por otro lado, la ciudad es posiblemente una de las formas de organización territorial más ancestrales que pueden encontrarse alrededor del mundo, su conformación data de los primeros asentamientos humanos. La conformación de ciudades antecede incluso la conformación de Estados nacionales. A lo largo del tiempo, las ciudades se han transformado de manera considerable, de ser centros principalmente rurales con apenas unos cientos o miles de personas, a ser grandes urbes de gran extensión territorial con interrelaciones complejas en donde interactúan millones de habitantes.

La dinámica poblacional como principal motor, pero también los adelantos tecnológicos han configurado arreglos urbanos de la máxima complejidad en aspectos económicos, sociales, ambientales, geográficos, por mencionar los principales. La creciente población, junto con la necesidad de vivir unos cerca de otros para maximizar los beneficios que se encuentran en las grandes urbes, tales como acceso a servicios de la más alta calidad, recreación, empleo, entre otros, ha derivado en que la densidad poblacional aumente a través del tiempo, creando escenarios en donde la co-habitabilidad se convierte en un asunto de Estado, en donde es necesario la intervención para garantizar que todos cumplan sus expectativas, así como también para garantizar el Estado de derecho.

La infraestructura y la logística poseen un rol central en el desarrollo económico, al permitir la movilidad de personas, materias primas, insumos y productos a un costo accesible para la producción de bienes y servicios competitivos a nivel nacional e internacional. Los servicios de transporte poseen, además, un rol social al proporcionar conectividad necesaria para acceder a los servicios asistenciales, culturales, sociales y educacionales básicos por parte de toda la población (CEPAL, 2013).

A través de datos estadísticos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), uno de cada tres tamaulipecos, utiliza el servicio de transporte público en el Estado; es por ello que dicha actividad es considerada de vital importancia para el desarrollo de la sociedad tamaulipeca, por esta razón por medio de la Subsecretaría de Transporte Público, impulsa acciones permanentes que permiten una reorganización sustancial de los servicios que provee el sistema de transporte en la Entidad, con el fin de garantizar a sus usuarios el acceso a un servicio de movilidad digno, seguro, humano y eficaz.

En ese contexto el Gobierno del Estado de Tamaulipas, dentro del marco de las políticas, objetivos, estrategias, acciones y metas que se establecen en el Plan Estatal de Desarrollo 2018-2022, en el Eje de Seguridad Ciudadana, instituye como una de sus prioridades el ejercicio de Buen Gobierno, a través del fortalecimiento de sus servicios, provistos de personas con criterios de modernidad, suficiencia, eficiencia y sustentabilidad.

El proceso de modernización de los servicios de movilidad ciudadana requiere el establecimiento de mecanismos de participación y compromiso de los diversos sectores de la población en los programas de mejora del servicio: concesionarios, usuarios, organismos de la sociedad civil y de la administración pública.

## 2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

En este apartado se presenta una breve descripción de las características relevantes del Pp con los elementos enunciados y sustentados en documentos estratégicos y normativos entregados por la UR.

REFERENCIA	CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA		
Identificación del problema.	<b>Nombre y clave del Pp:</b>	Programa Presupuestario Modernización del Transporte Público E221	
	<b>Siglas:</b>	MTP	
	<b>Dependencia:</b>	Secretaría General de Gobierno	
	<b>Unidad responsable:</b>	Subsecretaría de Transporte Público	
	<b>Año de operación:</b>	2020	
Problema o necesidad pública que se busca atender.	Los ciudadanos tienen acceso al transporte público con problemas de modernidad, con unidades fuera del marco legal, en otras palabras, a un sistema de transporte de mala calidad.		
<b>Alineación a los elementos del Plan Nacional de Desarrollo (Plan) y, en su caso a los objetivos de los programas derivados del Plan, vigentes.</b>			
Eje General del Plan Nacional de Desarrollo	Estrategia del Plan Nacional de Desarrollo	Objetivo prioritario del Programa Sectorial	Estrategias prioritarias del Programa
Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno
Objetivos del Programa	Objetivo general		Objetivo específico
	El objetivo general del Pp es lograr un nivel de satisfacción en los ciudadanos de Tamaulipas brindando un servicio de calidad en el transporte público.		
Descripción de los bienes o servicios que otorga.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Servicio de auxilio mecánico gratuito a los usuarios de las carreteras en el estado de Tamaulipas.</li> <li>▪ Revista documental y mecánica al transporte público de pasajeros en el estado de Tamaulipas.</li> <li>▪ Prórroga de títulos de concesión del transporte público en el estado.</li> <li>▪ Capacitación integral periódica a los operadores de transporte público y servicios auxiliares.</li> <li>▪ Supervisión de las unidades de transporte público del estado, para el buen funcionamiento al usuario.</li> <li>▪ Servicio especializado gratuito de transporte público para las personas con discapacidad.</li> <li>▪ Generar confianza a los usuarios durante el traslado.</li> </ul>		
Identificación de las poblaciones potencial y objetivo.	Población Potencial		Población Objetivo
	Existe falta de claridad en la identificación de las poblaciones potencial y objetivo del Pp en el diagnóstico. Si bien se identifican diferentes poblaciones, la que aparentemente es correcta corresponde con los 18,084 concesionarios de transporte público y más de 30 mil operadores de unidades de transporte público.		
<b>Presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal en curso y, en su caso, el monto aprobado para los años anteriores disponibles</b>			
Con base en el diagnóstico, el presupuesto del Pp E221 Modernización de transporte público es de \$6,855,599.50.			

## SECCIÓN II PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA

### a) Verificación del diagnóstico

**1** Con fundamento en el numeral Vigésimo primero de los Lineamientos de Evaluación, todos los Pp nuevos o con cambios sustanciales deberán elaborar un diagnóstico. En este sentido, ¿el Pp cuenta con un documento diagnóstico que presente el problema o necesidad pública que justifica el diseño del Pp?

- **No procede valoración cuantitativa.**

El documento con que se cuenta se denomina: “Diagnóstico del Programa Presupuestario E221 Modernización del Transporte Público.”

- Realizando una comparación entre el índice de este documento y los aspectos que considera el CONEVAL y la SHCP para la elaboración de diagnóstico de los programas presupuestarios, se identifica en su mayoría el orden adecuado de los elementos requeridos. Sin embargo, existen faltantes. Un ejemplo de ello es que no se reconoce la introducción, el objetivo ni el ámbito de ampliación como principales elementos del diagnóstico.

Se recomienda revisar el documento: “Aspectos a considerar para la elaboración de diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o de cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación.” Dicho documento se encuentra disponible en las páginas de internet de la SHCP y el CONEVAL.

- Al considerar el diagnóstico como insumo principal de respuesta a la evaluación, se requiere que desarrollen el tema de la movilidad urbana como su base de partida para atender la necesidad pública del transporte. Teniendo en consideración la definición de ésta: “La movilidad urbana es el conjunto de desplazamientos, tanto de personas como de mercancías, que se producen en una ciudad con el objetivo de recorrer la distancia que separa un lugar de otro. Se suele clasificar la movilidad urbana que utilizan un medio de transporte en transporte público y privado.”
- Se identifica una deficiencia interna en la elaboración del diagnóstico, ya que muestra inconsistencias. Principalmente dentro del apartado 1.2 Identificación, Definición y Descripción del Problema o Necesidad, donde la información de los incisos de la a) a la e) no es congruente con el diseño del programa.

## b) Identificación del problema

### 2 ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp cuenta con las características siguientes?

#### **Criterios de valoración:**

- a) Se define de manera clara, concreta, acotada y es único (no se identifican múltiples problemáticas).
- b) Se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
- c) Identifica a la población objetivo de manera clara, concreta y delimitada.
- d) Identifica un cambio (resultado) sobre la población objetivo (es decir, no solo se define como la falta de un bien, servicio o atributo).

#### **Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	El problema o necesidad pública cuenta con:
2	<b>Dos</b> de los criterios de valoración.

En relación con el inciso a) y de acuerdo con el diagnóstico, el problema se identifica en el último párrafo del apartado 1.2 Identificación, Definición y Descripción del Problema o Necesidad, en el inciso a) Definición del problema, como: “en el Estado de Tamaulipas, los ciudadanos tienen acceso al transporte público con problemas de modernidad, con unidades fuera del marco legal, en otras palabras, a un sistema de transporte de mala calidad en vía de modernización.” (Se requiere una ampliación de los conceptos “mala calidad” y “modernización” para una comprensión más precisa.)

Partiendo de esto, se puede identificar el problema, sin embargo, no se le da la relevancia requerida a la movilidad urbana, teniendo en cuenta que es de ahí de donde surge el problema de transporte público. Se podría considerar que el problema está definido de manera clara, mas no corresponde de manera consistente a la naturaleza propia del diseño del programa.

Referente al inciso b), se determina que el problema identificado, se aprecia como un hecho negativo, pero como una situación que puede revertirse a través de la implementación del programa, aunque de manera bastante corta ya que no se especifica con claridad cuáles serían los mecanismos para utilizar.

Con relación al inciso c), no se identifica la población objetivo de manera clara, concreta ni delimitada. En cuanto al inciso d), al no contar con la identificación de la población objetivo, haciendo alusión al inciso c) no se puede identificar tampoco algún cambio en ésta.

### c) Análisis del problema

**3** ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp cuenta se sustenta en los siguientes elementos?

**Criterios de valoración:**

- a) Es consistente con los cambios que ha experimentado la problemática según información o estadísticas oficiales.
- b) Se encuentra contextualizado en la situación socioeconómica actual del país, según información o estadísticas oficiales disponibles.
- c) Considera los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática.
- d) Se encuentra caracterizado en un contexto territorial.

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	El problema o necesidad pública cuenta con:
2	<b>Dos</b> de los criterios de valoración.

En relación con el inciso a), de acuerdo con el Diagnóstico, dentro del apartado 1.2 Identificación, Definición y Descripción del Problema o Necesidad, inciso c) Evolución del problema, las tablas encontradas solo se concentran en un año específico, además de que los datos están desarrollados de manera incorrecta y no se encuentra reflejado y/o respaldado el problema, por lo que no es posible hacer una relación de los cambios que ha experimentado la problemática. No hay una orientación del programa presupuestario, ya que solo se podría considerar como información (insuficiente) y no estadísticas oficiales. Respecto al inciso b), el problema no se encuentra contextualizado en la situación socioeconómica actual del país, solo se menciona el estado de Tamaulipas. Sin embargo, ningún tipo de los indicadores establecidos está relacionado con una situación socioeconómica de alguna región o municipio de la entidad. La información es bastante ambigua. Cabe mencionar que, el programa implementado que lleva por nombre “Ángeles azules Tam”, se considera fuera de contexto sobre lo que se está problematizando.

Por lo otro lado, lo que se podría tomar en cuenta como un ejemplo: la comparación entre cómo es vivir en la periferia con respecto a vivir cerca del centro en relación con los tiempos de transporte. Datos relevantes como estos se pueden encontrar en la página de internet del INEGI, específicamente dentro de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH). Con relación al inciso c), No considera los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática. En cuanto al inciso d), el problema se encuentra caracterizado en un contexto territorial. Esto se encuentra en el inciso b) del apartado 1.2 del Diagnóstico del Pp.

Se recomienda profundizar en la problematización con más datos, los cuales pueden obtener de las siguientes encuestas:

Encuesta Origen Destino en Hogares (página oficial INEGI): [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados\\_eod\\_2017.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf)  
 Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH).

**4 ¿El problema o necesidad pública identifica efectos diferenciados en grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente?**

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	El problema o necesidad pública:
2	Sí identifica efectos diferenciados en grupos poblacionales, territorios del país, o medio ambiente.

El problema público sí identifica efectos diferenciados en territorio, pero solo del Estado de Tamaulipas, se hace alusión a esto con la radiografía verde (concesiones vigentes en algunas regiones del estado), identificada en la página 6 del diagnóstico.

Sin embargo, se carece de mucha información para lograr hacer una identificación clara de efectos diferenciados en grupos poblacionales, siendo los concesionarios (se requiere la información de la distribución completa y clara de estos). Por lo que es relevante hacer una clasificación del transporte y se encaminen acciones para cada uno. De igual manera se puede consultar la Encuesta de Origen Destino.

En cuanto al medio ambiente, cabe destacar que es muy escasa la preocupación hacia éste. Puesto que solo se hace una pequeña aparición del tema dentro del apartado 1.3 objetivos, inciso c) Aportación del programa a los Objetivos del Plan Estatal de Desarrollo y la institución, en el eje transversal “Energía y medio ambiente 3.5.1” con tan solo un objetivo, una estrategia y dos líneas de acción. No se habla más del Desarrollo económico sostenible, algo que debería ser una prioridad. Por lo otro lado, no se debe minimizar el aspecto rural, ya que también requiere transporte y es parte de los objetivos del desarrollo sostenible y del Plan de desarrollo, donde dice que se deben conectar todas las comunidades.

Puede consultarse el Anexo 1. Afectaciones diferenciadas por grupos de población, territorio y medio ambiente. En éste se elaboró un análisis de las posibilidades que puede considerar la UR para identificar y considerar afectaciones diferenciadas por grupos de interés.

Se sugiere consultar la Agenda 2030 donde aparecen los objetivos del desarrollo sostenible.

(<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible>)

**5 ¿El problema o necesidad pública identifica sus causas y efectos considerando las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es resultado directo de las principales **causas** identificadas en el análisis de la problemática.
- b) Se vincula directamente con los principales **efectos** identificados en el análisis de la problemática.
- c) Existe **lógica causal** entre sus causas y efectos, incluyendo aquellas causas que no son atribución directa del Pp, pero inciden directamente en el problema público.
- d) Presenta un análisis diferenciado de las causas y efectos de la problemática por grupos de población, territorios o medio ambiente o, en su caso, la justificación de por qué no aplica en la pregunta 4.

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	El problema o necesidad pública cuenta con:
2	<b>Dos</b> de los criterios de valoración.

En relación con el inciso a), tomando a consideración el Árbol del problema que es donde se encuentran las causas de la problemática, identificado en el apartado 1.2 inciso e) del diagnóstico, el esquema no permite vincular de forma fehaciente las causas con el problema, ya que presenta algunas omisiones, le falta tomar en cuenta algunos aspectos documentados en esta evaluación en la pregunta 2; por lo que las causas difieren de relación con éste. Si analizamos dichas causas, se identifican siete de las cuales solo cuatro podrían considerarse una opción. En este caso las causas 1 y 5 se encuentran fuera de contexto, mientras que la 7 es discutible.

En cuanto al inciso b) y con referencia a la respuesta del inciso a) respecto al problema, los efectos identificados en el Árbol del problema y su vínculo con la necesidad pública se considera muy forzado. Existe una gran inconsistencia en la redacción de la información y lo que se quiere proyectar.

Por otro lado, contemplando el inciso c) no existe lógica causal entre las causas y los efectos. No hay una congruencia en la conexión que quieren establecer, partiendo desde que las causas superan por mucho los efectos considerados.

De acuerdo con lo establecido en el inciso d), no se presenta un análisis diferenciado de las causas y efectos de la problemática por grupos de población, territorios o medio ambiente. Las causas y los efectos están redactados de manera tan general que no puede identificar un grupo de población o territorio. (Tomar en cuenta la respuesta de la pregunta 4).

Se recomienda, además, consultar la Guía MIR que emite la SHCP, la cual pueden consultar en el siguiente vínculo: <https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf> Relacionado con esta pregunta se elaboró un Árbol de problema que podrán consultar en el Anexo 2. Árbol del Problema. Este árbol consiste en una aproximación desde la MML que identifica causas y efectos del problema de las diferentes calidades del sistema de transporte público.

### SECCIÓN III DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN

#### a. Objetivos

#### 6 ¿El objetivo central del Pp cuenta con las características señaladas a continuación?

##### **Criterios de valoración:**

- a) Identifica a la población objetivo del Pp, es decir, aquella que presenta el problema o necesidad pública que el Pp tiene planeado atender y que cumple con los criterios de elegibilidad.
- b) Identifica el cambio que el Pp busca generar en la población objetivo.
- c) Es único, es decir, no se definen múltiples objetivos.
- d) Corresponde a la solución del problema o necesidad pública que origina la acción gubernamental.

##### **Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
0	<b>Ninguno</b> de los criterios de valoración.

En relación con el inciso a), haciendo alusión a la definición establecida por la SHCP, la población objetivo (PO) se define como: la población que el Programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población objetivo de un Programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población potencial. De acuerdo con el diagnóstico, apartado 1.4 Cobertura, inciso b) Identificación y caracterización de la población o área de enfoque objetivo; la población objetivo no se encuentra identificada, la información dada es confusa y dispersa. Dicha población debería identificarse como los concesionarios, operadores del transporte público y los usuarios de las carreteras.

De igual manera se requiere identificar la población potencial, ya que va de la mano con la población objetivo. En referencia al inciso b), al no identificarse correctamente la población objetivo, no es posible esclarecer el cambio que se busca generar en ella.

Con relación al inciso c), se requiere establecer un objetivo claro que conlleve la solución de la necesidad pública, pero no sin antes establecer su población objetivo. Tomando en cuenta elementos como: modernización, modificación, renovación, entre otros.

Por último, en el inciso d), el objetivo no corresponde a la solución del problema o necesidad pública que origina la acción gubernamental. Mientras el objetivo no se encuentre planteado como es requerido en la metodología, cualquier otro aspecto en relación con él no tendrá congruencia lógica. Debería tenerse en claro, para evitar confusiones, la diferencia entre cuál es el objetivo y cuál es el fin del programa.

## b. Bienes y servicios

**7 ¿El diseño del Pp contiene los bienes y/o servicios suficientes y necesarios para alcanzar el objetivo central del Pp, considerando su factibilidad normativa, técnica y presupuestaria?**

### **Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
1	Al menos un bien o servicio corresponde a la solución de una o varias de las causas del problema central identificado.

Partiendo de que el Árbol de Objetivos corresponde a la situación deseada por el programa, se construye con base en el Árbol de Problemas, para lo cual, las causas, el problema central y sus efectos se plantean en sentido positivo como una situación ya lograda. Como se aclaró en la respuesta de la pregunta 5; el esquema del Árbol de problemas carece de presentación e información precisa, por lo que el Árbol de objetivos se encuentra en la misma situación. Dicho esquema se identifica en el apartado 1.3 Objetivos, inciso a) Árbol de objetivos. Sin embargo, podemos decir que al menos un bien o servicio corresponde a la solución de una o varias de las causas del problema central identificado. Haciendo alusión a las causas del Árbol de problemas y los medios del Árbol de objetivos, por ejemplo:

- Causa: No se vigilan las condiciones físicas mecánicas de las unidades del transporte público Tamaulipas.
- Medio: Supervisión de las unidades de Transporte Público de Estado, para el buen funcionamiento al usuario.

El objetivo, como ya se ha recalcado antes, está planteado más no descrito como lo requiere la metodología. Es por ello que, sin un objetivo claro y preciso, no se pueden considerar los bienes y/o servicios para alcanzar éste, pues la relación entre ambos es incongruente.

Tomando a consideración un pequeño párrafo del documento llamado “Elaboración del Árbol del Problema y del Árbol de Objetivos” elaborado por el CONEVAL, se determina lo siguiente: “detrás de la elaboración de los Árboles del Problema y de Objetivos es necesario basarse en un diagnóstico con evidencia cualitativa o cuantitativa acerca de las causas del problema y sus consecuencias, que proporcione información suficiente que sustente el diseño y las acciones que el programa llevará a cabo para solucionar la problemática que padece su población objetivo y lograr resultados tangibles en ella.”

Por otro lado, se requiere una identificación de los componentes del programa en cuanto a factibilidad técnica, al igual que dentro del diagnóstico no se encontró referencia alguna respecto a la factibilidad presupuestaria. En el Anexo 3. Árbol de Objetivos, puede consultarse una propuesta de Árbol de objetivos bajo la MML por parte de la instancia evaluadora.

### c. Poblaciones

#### 8 ¿Las poblaciones potencial, objetivo y atendida del Pp, se encuentran correctamente identificadas?

##### **Criterios de valoración:**

- El Pp identifica a la población total que presenta el problema público o necesidad que justifica su existencia (población potencial).
- El Pp identifica a la población que tiene planeado atender para cubrir la población potencial y que es elegible para su atención (población objetivo).
- El Pp identifica a la población atendida en un ejercicio fiscal y ésta corresponde a un subconjunto o totalidad de la población objetivo (población atendida).
- Las poblaciones potencial, objetivo y atendida son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa, por ejemplo: diagnóstico, documento normativo, lineamientos operativos, Instrumento de Seguimiento del Desempeño, entre otros.

##### **Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	Las poblaciones cuentan con:
0	<b>Ninguno</b> de los criterios de valoración.

En relación con el inciso a), el Pp no identifica su población potencial. Tomando a consideración los conceptos del glosario de la SHCP, se define la Población Potencial (PP) como: la población total que presenta la necesidad o problema que justifica la existencia de un programa y que, por lo tanto, pudiera ser elegible para su atención. Por lo que se considera como este tipo de población a todos los concesionarios, operadores de transporte público y usuarios de carreteras. Referente al inciso b), y considerando la respuesta de la pregunta 6, la Población objetivo (PO) se define como: la población que el Programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población objetivo de un Programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población potencial. Lo que, en este caso, se consideraría al igual que en la población potencial los concesionarios, operadores de transporte público y usuarios de carreteras, como población objetivo.

En cuanto al inciso c), la Población atendida (PA) es: la población beneficiada por un Programa presupuestario en un ejercicio fiscal. En esta parte se podría hacer referencia a la población atendida, con lo siguiente: "De datos obtenidos del programa de "Ángeles Azules Tam" del mes de marzo de 2018 al mes de abril de 2021, se han efectuado un total de 297,399 servicios de auxilio mecánico carretero, beneficiando a un total de 892,197 personas quienes fueron objeto de algún percance o avería vehicular." Sin embargo, el programa "Ángeles azules" no está dentro de la población potencial ni la población objetivo, por lo que no se puede considerar. Si se quiere seguir manteniendo dentro del diagnóstico este programa, habría que modificar la forma en que está planteado. Ya que crea una serie de incongruencias dentro de la metodología, se identifica más como un programa de asistencia social.

d) Las población potencial, objetivo y atendida no son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa. Cabe recalcar que solo se mencionan en el diagnóstico, pero al no estar correctamente planteadas, no se posible recalcar una relación congruente entre ellas.

\* Se identifica a la población beneficiada de manera indirecta por la entrega de bienes y/o servicio, a todos los usuarios de transporte.

#### d. Experiencias de atención

**9 ¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el Pp lleva a cabo?**

#### **Respuesta:**

- Con evidencia

Nivel	Criterios
1	La justificación teórica o empírica que sustenta el tipo de intervención: Se desprende del <b>análisis documentado</b> (estudios, investigaciones, estadísticas oficiales, etc.) de experiencias de atención en el ámbito nacional o internacional.

Dentro del Diagnóstico se podría considerar como justificación teórica, el primer párrafo del apartado 1.2 Identificación, Definición y Descripción del Problema o Necesidad, inciso a) Definición del problema:

“La movilidad urbana, es un problema que, por sus diversas características a las ciudades más desarrolladas del estado de Tamaulipas, en algunas zonas infringe seriamente la accesibilidad de las personas afectando su calidad de vida. En la medida que las ciudades han crecido ha provocado la segregación socio-territorial, impactando negativamente, en especial a las personas de menores ingresos y que sufren las desigualdades e insuficiente integración social de nuestra sociedad.”

Para el estudio empírico, en el mismo apartado 1.2 del diagnóstico, segundo párrafo, se toma en cuenta lo siguiente: “De acuerdo con los diversos estudios que se han efectuado en materia de transporte público, en el Estado, más de un millón de tamaulipecos, utilizan los servicios de transporte de pasajeros, motivo por el cual y sin lugar a duda requiere de una mayor atención, supervisión y proyección por parte del Estado.” Es conveniente citar los documentos que respaldan las afirmaciones.

Alguna de la información documentada, está basada en la fuente del INEGI y el Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Tamaulipas, siendo éstas algunas tablas y esquemas.

Sin embargo, la información se considera débil. Por lo que se recomienda una investigación más exhaustiva y con referencias oficiales.

### e. Selección de alternativas

**10** ¿El diseño del Pp se considera una alternativa óptima de intervención para atender el problema o necesidad pública que justifica la existencia del Pp?

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Respuesta
2	La instancia evaluadora considera que el diseño del Pp sí es una alternativa óptima de intervención, con áreas de oportunidad en sus elementos clave: población, bienes y/o servicios, mecánica operativa.

A pesar de que el programa es carente en sus elementos clave, en particular, con la definición de las poblaciones potencial, objetivo y atendida, es una alternativa para atender la problemática. Al igual, es necesario hacer hincapié en el planteamiento del objetivo principal del programa, eso requiere total atención para poder definir de manera clara los bienes y/o servicios a considerar.

Toda la información obtenida es relevante y vital para considerar este diseño, aparentemente se cuenta con todos los requisitos requeridos, sin embargo, hay aspectos que deben mejorar, como considerar el desarrollo de la movilidad urbana siendo ésta la base del transporte público, para la obtención de los resultados esperados, puesto que, en gran parte del diagnóstico, los datos proporcionados se encuentran desordenados, confusos e incongruentes en algunos casos, como lo son en los esquemas tanto del Árbol de problemas como el Árbol de objetivos. De acuerdo con las puntuaciones de las preguntas antes respondidas, no se han cumplido al 100% con los aspectos evaluadores.

En cuanto a las áreas de mejora, se recomienda esclarecer el punto del programa “Ángeles azules Tam” y lo referente a las personas con discapacidad.

Se recomienda revisar el documento “Diagnóstico” y atender las observaciones impuestas en las respuestas. Se requiere la modificación de éste, para poder identificar de una manera más clara y precisa cada uno de los elementos requeridos.

## SECCIÓN IV DISEÑO OPERATIVO

### a. Cobertura

#### 11 ¿El Pp cuenta con una estrategia de cobertura documentada para la atención de su población potencial y objetivo?

##### Criterios de valoración:

- Cuantifica la evolución de la población potencial y objetivo para al menos los próximos tres años.
- Considera el presupuesto que requiere el Pp para atender a su población objetivo para al menos los tres próximos años.
- Especifica metas de cobertura anuales para el plazo que se haya definido y los criterios con los que se establecen las metas son claros.
- Con el diseño actual del Pp es posible alcanzar las metas de cobertura definidas (metas factibles).

##### Respuesta:

- Con evidencia

Nivel	Criterios
	La estrategia de cobertura cuenta con:
0	<b>Ninguno</b> de los criterios de valoración.

El Pp E221 Modernización del Transporte Público no cuenta con una estrategia de cobertura documentada para la atención de su población potencial y objetivo esto es en el apartado 1.4 de su documento diagnóstico, debido a que su objetivo central localizado en el apartado 1.3 y población objetivo, potencial y atendida no están definidas correctamente y con precisión, se recomienda revisar estos apartados en el documento diagnóstico, se establece que conforme al formato del modelo de términos de referencia para la evaluación en materia de diseño, se tienen las siguientes definiciones:

“Población objetivo (PO): la población que el Programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población objetivo de un Programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población potencial.”

“Población Potencial (PP): la población total que presenta la necesidad o problema que justifica la existencia de un programa y que, por lo tanto, pudiera ser elegible para su atención.” Por lo anterior y debido a la falta de claridad en su definición se establece que no cuantifica la evolución de la población potencial y objetivo para al menos los próximos tres años.

No considera el presupuesto que requiere el Pp E221 Modernización del Transporte Público para atender a su población objetivo para al menos los próximos tres años, si bien en el punto 1.10 hacen mención del presupuesto otorgado para el Pp que es de \$ 6,855,599.50, no hay un desglose que indique los montos para atender a su población.

Sus metas de cobertura y los criterios con los que se establecen las metas no son lo suficientemente claros debido al problema que presentan con su objetivo central y población objetivo, potencial y atendida.

La instancia evaluadora elaboró una propuesta de mejora para el cumplimiento de los criterios, dicha propuesta se encuentra en el Anexo 4. Estrategia de Cobertura.

Por último, con el diseño actual del Pp y debido a los problemas que está presentando tal vez no sea posible alcanzar las metas de cobertura definidas, una vez más se recomienda realizar los ajustes necesarios en el documento diagnóstico. Se recomienda consultar las siguientes ligas para su revisión:  
<https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf> y  
[https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio\\_VQZ.SE.164.19.pdf](https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio_VQZ.SE.164.19.pdf)

### b. Criterios de elegibilidad

**12 ¿El Pp cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo y estos cumplen con las siguientes características?**

#### Criterios de valoración:

- a) Son congruentes con la identificación, definición y delimitación de la población objetivo.
- b) Se encuentran claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- c) Se encuentran estandarizados y sistematizados.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

#### Respuesta:

- Con evidencia

Nivel	Criterios
0	<b>Ninguno</b> de los criterios de valoración.

El Pp E221 Modernización del Transporte Público no cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo, debido a que en su documento diagnóstico en el apartado 1.4 carecen de una definición clara y concisa de su población objetivo, potencial y atendida.

Con base al formato del modelo de términos de referencia para la evaluación en materia de diseño, se tienen las siguientes definiciones: “Población objetivo (PO): la población que el Programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población objetivo de un Programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población potencial.”

“Población Potencial (PP): la población total que presenta la necesidad o problema que justifica la existencia de un programa y que, por lo tanto, pudiera ser elegible para su atención.”

“Población atendida (PA): la población beneficiada por un Programa presupuestario en un ejercicio fiscal.”  
Por lo tanto, se define que sus criterios de elegibilidad no son congruentes con la identificación, definición y delimitación de la población objetivo, no se otorga este puntaje debido a lo mencionado anteriormente, lo cual es que no se encuentra claramente definida su población objetivo.

No se encuentran claramente especificados los criterios de elegibilidad, si no se tiene definida la población los criterios tampoco se encuentran especificados. No se encuentran estandarizados y sistematizados, esto es debido a la falta de claridad al momento de definir su población objetivo, potencial y atendida.

Y por último, carecen de accesibilidad a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso. Se recomienda consultar las siguientes fuentes de información para poder realizar los cambios pertinentes en su documento diagnóstico:  
<https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf> y  
[https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio\\_VQZ.SE.164.19.pdf](https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio_VQZ.SE.164.19.pdf) esto permitirá una mejora en el diseño del programa.

**13 ¿El Pp establece criterios de elegibilidad diferenciados o criterios de priorización para la selección de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender?**

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Respuesta
0	El Pp <b>no</b> considera criterios diferenciados o prioritarios para la selección de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente.

El Pp E221 Modernización del Transporte Público no establece criterios de elegibilidad diferenciados o criterios de priorización para la selección de grupos poblacionales, estos criterios de elegibilidad se establecen con base en las características de la población, si la población no está claramente definida en el apartado 1.3 de su documento diagnóstico no es posible establecer los criterios de elegibilidad diferenciados, otro punto a considerar para establecerlos, es que los criterios también tienen que ver con la causa del problema, identificar adecuadamente el problema en el apartado 1.2 ayudará a establecer los criterios para elegir a los grupos poblacionales con base en sus características.

Con base al formato del modelo de términos de referencia para la evaluación en materia de diseño, se tienen las siguientes definiciones: “Población objetivo (PO): la población que el Programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población objetivo de un Programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población potencial.”

“Población Potencial (PP): la población total que presenta la necesidad o problema que justifica la existencia de un programa y que, por lo tanto, pudiera ser elegible para su atención.”

“Población atendida (PA): la población beneficiada por un Programa presupuestario en un ejercicio fiscal.”

“Problema o necesidad pública: conjunto de condiciones y situaciones indeseables, conflictos, oportunidades de mejora o necesidades que afectan a la Población y que son susceptibles de atención gubernamental por estar en el ámbito de las obligaciones constitucionales del Estado.”

En cuanto a la ubicación de territorios del país sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender deben especificar adecuadamente en el apartado 1.4 del programa como es su cobertura, por municipio, por región, por localidad, por colonias, etc., por poner un ejemplo, la unidad territorial debe ser clara y definida.

Y, por último, con respecto al medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender, mostrar las causas de las afectaciones, tal vez el transporte es viejo y contamina más, este punto también debe quedar claro y definido. Se recomienda revisar y aclarar estos puntos en el documento. Pueden consultar las siguientes fuentes de información para poder realizar los cambios pertinentes en su documento diagnóstico:  
<https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf> y  
[https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio\\_VQZ.SE.164.19.pdf](https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio_VQZ.SE.164.19.pdf) esta revisión permitirá una mejora en el diseño del programa.

### c. Mecanismos de solicitud y entrega de bienes y/o servicios

**14** ¿El Pp cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que genera, están documentados y cumplen con las siguientes características?

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para atención.
- c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para cada procedimiento.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	Los procedimientos cuentan con:
3	<b>Tres</b> de los criterios de valoración.

El Pp E221 Modernización del Transporte Público no cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que genera, están documentados y no cumplen con las siguientes características:

No considera y no se adapta a las características de la población objetivo, debido a que en el apartado 1.3 de su documento diagnóstico no está claramente definida, la plena identificación de la población ayudará en conocer sus características. El formato del modelo de términos de referencia para la evaluación en materia de diseño establece las siguientes definiciones, “Población objetivo (PO): la población que el Programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población objetivo de un Programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población potencial.”

“Bienes y/o servicios: se refiere a los componentes, tipos de apoyo, proyectos, bienes, servicios, subsidios y en general a cualquier producto generados por el Pp para el logro de su objetivo central.”

En la evidencia anexada se identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para atención, así como también se presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para cada procedimiento. Y, por último, son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso, ya que se anexa una página para acceder a la información, pero esta misma al intentar ingresar marca fuera de línea, en este punto sería conveniente hacer una revisión para que la información siempre se encuentre disponible y accesible al público.

En el Anexo 5. Mecanismo de solicitud; se encuentra una propuesta de flujogramas que pudieran resultar de utilidad para la mejora en los procesos de solicitud y entrega de servicios por parte del Pp.

Se hacen las siguientes recomendaciones para la mejora del diseño del programa, consultar las siguientes fuentes de información para poder realizar los cambios pertinentes en su documento diagnóstico:  
<https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf> y  
[https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio\\_VQZ.SE.164.19.pdf](https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio_VQZ.SE.164.19.pdf)

**15 ¿El Pp cuenta con procedimientos para la entrega de los bienes y/o servicios documentados que cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para la atención al público.
- c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para el procedimiento.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	Los criterios de selección cuentan con:
0	<b>Ninguno</b> de los criterios de valoración.

El Pp E221 Modernización del Transporte Público no cuenta con procedimientos para la entrega de los bienes y/o servicios que genera, no están documentados y no cumplen con las siguientes características:

No considera y no se adapta a las características de la población objetivo, debido a que no está claramente definida en su documento diagnóstico en el apartado 1.3. El formato del modelo de términos de referencia para la evaluación en materia de diseño establece la siguiente definición, “Población objetivo (PO): la población que el Programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población objetivo de un Programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población potencial.”

No se identifican y definen plazos para cada procedimiento, no incluyen datos de contacto para la atención al público. No se presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para cada procedimiento, en estos dos puntos no se anexa evidencia de formatos para entregar los recursos o de los bienes y servicios del programa a los beneficiarios, el formato del modelo de términos de referencia para la evaluación en materia de diseño, establece la siguiente definición, “Bienes y/o servicios: se refiere a los componentes, tipos de apoyo, proyectos, bienes, servicios, subsidios y en general a cualquier producto generados por el Pp para el logro de su objetivo central.” Y, por último, no son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

El equipo evaluador encontró que se está anexando evidencia de un producto como un recurso, la Revista Mecánica, lo cual no debe de ser, ya que en el artículo 95 de la Ley Federal de Transporte se estipula que los concesionarios tienen la obligación de ir a revisión de manera anual, en este punto una vez consideradas las características de la población se pueden establecer criterios para poder entregar los recursos a los beneficiarios del programa. Por lo anterior, se hacen las siguientes recomendaciones para mejorar el diseño del programa, consultar las siguientes referencias para poder realizar los cambios pertinentes en su documento diagnóstico: <https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf> y [https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio\\_VQZ.SE.164.19.pdf](https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio_VQZ.SE.164.19.pdf)

También puede consultarse el Anexo 6. Mecanismo de entrega; en éste se hace una propuesta de flujograma para la entrega de los diversos servicios públicos que ofrece el Pp.

**16 ¿El Pp establece procedimientos diferenciados o prioritarios para la atención de grupos poblacionales, territorios del país o medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender?**

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Respuesta
0	El Pp <b>no</b> considera procedimientos diferenciadas para la atención de grupos poblacionales o territorios del país.

No se puede considerar que el Pp E221 Modernización del Transporte Público establece procedimientos diferenciados para la atención de grupos poblacionales, ya que estos procedimientos deben establecerse con base a las características de la población, si la población no está claramente definida en el apartado 1.3 de su documento diagnóstico no es posible establecer los procedimientos diferenciados adecuados, otro punto a considerar para establecerlos, es considerar que externalidades o eventualidades se pudieran llegar a presentar en la duración del Pp, identificar adecuadamente este tipo de eventualidades ayudará a establecer los procedimientos para poder implementarlos en el Pp con base en sus características los grupos poblacionales. Con base al formato del modelo de términos de referencia para la evaluación en materia de diseño, se tienen las siguientes definiciones: “Población objetivo (PO): la población que el Programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población objetivo de un Programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población potencial.”

“Población Potencial (PP): la población total que presenta la necesidad o problema que justifica la existencia de un programa y que, por lo tanto, pudiera ser elegible para su atención.”

“Población atendida (PA): la población beneficiada por un Programa presupuestario en un ejercicio fiscal.”

En cuanto a la ubicación de territorios del país sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender deben especificar adecuadamente en el apartado 1.4 del programa como es su cobertura, por municipio, por región, por localidad, por colonias, etc., por poner un ejemplo, unidad territorial debe ser clara y definida, para así poder implementar los procedimientos adecuados en caso de una eventualidad.

Y por último, con respecto al medio ambiente sobre los que ha identificado afectaciones diferenciadas del problema que busca atender, considerar medidas compensatorias sobre el medio ambiente en caso de alguna eventualidad. Se recomienda revisar y aclarar estos puntos en el documento. Pueden consultar las siguientes fuentes de información para poder realizar los cambios pertinentes en su documento diagnóstico: <https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf> y [https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio\\_VQZ.SE.164.19.pdf](https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Documents/Oficio_VQZ.SE.164.19.pdf) esta revisión permitirá una mejora en el diseño del programa.

#### d. Padrón

**17 ¿El Pp cuenta con información documentada que permite conocer a la población atendida, que cumpla con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Incluye características de la población atendida.
- b) Incluye características del tipo de bien o servicio otorgado.
- c) Se encuentra sistematizada y cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.
- d) Incluye una clave única por unidad o elemento de la población atendida que permite su identificación en el tiempo.

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	La información cuenta con:
4	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El Pp E221 Modernización del Transporte Público cuenta con información documentada que permite conocer a la población atendida, esto es a través de un sistema informático dedicado a la operación del Pp denominado SiEDiGET.

Dicho sistema permite incluir características de la población atendida, por lo que cumple con el criterio del inciso a). Respecto al inciso b), el sistema también incluye características de algunos servicios que otorga el Pp, no de todos.

En relación con el inciso c) se encuentra sistematizada y cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización. Existe un manual para la operación del sistema, y la UR actualiza la información del padrón de concesionarios una vez al año.

Relacionado con el inciso d) el sistema incluye una clave única por elemento de la población atendida que permite su identificación en el tiempo, además de que evita duplicidades.

La UR puso a disposición del equipo evaluador, capturas de pantalla como evidencia del sistema SiEDiGET, y se utilizaron para calificar esta pregunta. Puede consultarse el Anexo 7. Procedimiento de actualización de la población atendida en donde se ofrecen más detalles del sistema de información.

Adicional a lo anterior, se recomienda que se libere al público algunos registros del sistema, tal que se conforme un registro público de concesiones del transporte público. Esta medida sería de utilidad para tránsito municipal, y para corporaciones de seguridad pública, para que revisen información de alguna concesión que pudiera ser relevante. Los usuarios, por ejemplo, podrían hacer uso de este registro público para poner quejas, sugerencias o denuncias sobre alguna concesión, y así aumentar la participación ciudadana en el proceso de mejora del Pp.

### e. *Transparencia y rendición de cuentas*

**18** ¿El Pp cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas a través de los cuales pone a disposición del público la información de, por lo menos, los temas que a continuación se señalan?

**Criterios de valoración:**

- a) Los documentos normativos y/u operativos del Pp.
- b) La información financiera sobre el presupuesto asignado, así como los informes del ejercicio trimestral del gasto.
- c) Los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados, así como las evaluaciones, estudios y encuestas financiados con recursos públicos.
- d) Listado de personas físicas o morales a quienes se les asigne recursos públicos.

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	La información cuenta con:
2	<b>Dos</b> de los criterios de valoración.

El Pp E221 Modernización del Transporte Público cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas a través de los cuales pone a disposición del público la información de los temas que a continuación se señalan: Los documentos normativos y operativos del Pp se encuentran disponibles, tales como: el documento diagnóstico del Pp E221 Modernización del Transporte Público, Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas, Reglamento de Transporte del Estado de Tamaulipas, entre otros. Sobre la información financiera del presupuesto asignado en el documento diagnóstico punto 1.8 solo se limitan a dar el monto, no proporcionan los informes del ejercicio trimestral de gasto, sin embargo, anexan evidencia del uso del presupuesto asignado, aunque se considera poca, debido a que solo es un informe del ejercicios del presupuesto, este punto de la información financiera puede ser considerado parcialmente, se exhorta a la UR a proporcionar más evidencia que fundamente el uso del presupuesto.

En cuanto a los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados, así como las evaluaciones, estudios y encuestas financiados con recursos públicos son anexados como evidencia, sin embargo, se exhorta al UR a dar una revisión a estos indicadores para que sean congruentes con su objetivo central, su población objetivo, potencial y atendida. Sobre el listado de personas físicas o morales a quienes se les asignan los recursos públicos la UR no mostró evidencia en este rubro. A modo de aclarar los conceptos de población objetivo, potencial y atendida, así como bienes y servicios, con base al formato del modelo de términos de referencia para la evaluación en materia de diseño, se tienen las siguientes definiciones: “Población objetivo (PO): la población que el Programa presupuestario tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normativa. La población objetivo de un Programa presupuestario debe ser medida en la misma unidad que la población potencial.”

“Población Potencial (PP): la población total que presenta la necesidad o problema que justifica la existencia de un programa y que, por lo tanto, pudiera ser elegible para su atención.”

“Población atendida (PA): la población beneficiada por un Programa presupuestario en un ejercicio fiscal.”

Además, pueden consultar la siguiente fuente de información para poder realizar los cambios necesarios en su documento diagnóstico:  
<https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf>

**19 ¿El Pp cuenta con mecanismos para fomentar los principios de gobierno abierto, la participación ciudadana, la accesibilidad y la innovación tecnológica?**

**Criterios de valoración:**

- a) El Pp cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información.
- b) El Pp establece mecanismos de participación ciudadana en procesos de toma de decisiones.
- c) El Pp promueve la generación, documentación y publicación de la información en formatos abiertos y accesibles.
- d) El Pp fomenta el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y su accesibilidad.

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	La información cuenta con:
1	<b>Uno</b> de los criterios de valoración.

El Pp E221 Modernización del Transporte Público no cuenta con todos los mecanismos para fomentar los principios de gobierno abierto, la participación ciudadana, la accesibilidad y la innovación tecnológica, debido a lo siguiente:

El Pp cuenta con procedimientos para recibir y tramitar las solicitudes de información, los cuales se encuentran establecidos en el portal de transparencia.

Sin embargo, el Pp no establece mecanismos de participación ciudadana en procesos de toma de decisiones, por lo tanto, se recomienda diseñar y establecer mecanismos de participación ciudadana para mejorar el ingreso de los ciudadanos y los procesos de dominio público, de modo que sean más accesibles e incluyentes.

El Pp no promueve la generación, documentación y publicación de la información en formatos abiertos y accesibles, debido a que la página que proporcionan <https://quejasydenuncias.tamaulipas.gob.mx> marca que está fuera de línea, por tal motivo, no puede determinarse que el Pp E221 Modernización del transporte público promueva el acceso a la información.

Y, por último, el Pp no fomenta el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y su accesibilidad, con respecto a este punto, se propone implementar estrategias para el uso de las tecnologías para una mayor participación ciudadana y acceso de manera transparente a la información. Además de todo lo anterior, se recomienda consultar la siguiente fuente de

información para poder realizar los cambios necesarios en su documento diagnóstico:  
<https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf>

## f. Presupuesto

**20 ¿El Pp identifica y cuantifica los gastos que se realizan para generar los bienes y/o los servicios que ofrece, y cumplen con los siguientes criterios?**

### Criterios de valoración:

- Desglosa el presupuesto por capítulo de gasto y fuente de financiamiento.
- Presenta estimaciones presupuestarias en el corto plazo.
- Estima el gasto unitario, como gastos totales/población atendida.
- Existe coherencia entre los capítulos de gasto y las características de las actividades que realiza y los bienes y/o servicios que entrega.

### Respuesta:

- Con evidencia.**

Nivel	Criterios
2	El Pp cuenta con: <b>Dos</b> de los criterios de valoración.

El Pp E221 Modernización del Transporte Público no identifica y no cuantifica los gastos que se realizan para generar los servicios que ofrece a partir de los siguientes criterios:

Por una parte, en relación con el criterio a), el Pp sí desglosa el presupuesto por capítulo del gasto, así como también por fuente de financiamiento.

Respecto al inciso b) No presenta estimaciones presupuestarias en el corto plazo. Se recomienda llevarlas a cabo a partir de la información disponible y basándose en ejercicios presupuestarios previos.

Relacionado con el inciso c) No estima el gasto unitario, como gastos totales/población atendida. Este punto no se encuentra completo ya que en respuestas anteriores se mencionó que el Pp no tiene una población atendida completamente definida y clara. Cabe recordar la definición proporcionada por el modelo de términos de referencia para la evaluación en materia de diseño, el cual establece que la "Población atendida (PA): es la población beneficiada por un Programa presupuestario en un ejercicio fiscal."

En relación con el inciso d) Existe coherencia entre los capítulos de gasto y las características de las actividades que realiza y algunos servicios que entrega.

Puede consultarse el Anexo 8. Presupuesto. En este se provee de más elementos respecto a este rubro, y se incluye una propuesta de cálculo de presupuesto de corto plazo.

Además, se hace la recomendación de consultar la siguiente fuente de información para poder realizar los cambios necesarios en su documento diagnóstico:

<https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Capacitacion/GuiaMIR.pdf>

## SECCIÓN V CONSISTENCIA PROGRAMÁTICA Y NORMATIVA

**21** ¿La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo que éste persigue, con los bienes y/o servicios que genera, con sus actividades sustantivas y, en conjunto, con su mecanismo de intervención?

### **Respuesta:**

- **No procede valoración cuantitativa.**

La modalidad presupuestaria del Pp no es consistente con el objetivo que este persigue, ni con los servicios que genera, ni con las actividades sustantivas. Consideramos que, la modalidad G es más apropiada para las actividades y servicios que ofrece el Pp, los cuales son de regulación y supervisión de los concesionarios y operadores del transporte público.

La modalidad del Pp es “E”, la cual, de acuerdo con el CONAC está destinada a Programas Presupuestarios de Prestación de Servicios Públicos. Estos se refieren a actividades del sector público, que realiza en forma directa, regular y continua, para satisfacer demandas de la sociedad, de interés general, atendiendo a las personas en sus diferentes esferas jurídicas a través de las siguientes finalidades: I) Funciones de gobierno II) Funciones de desarrollo social III) Funciones de desarrollo económico.

El objetivo del Pp es “lograr un nivel de satisfacción en los ciudadanos de Tamaulipas brindando un servicio de calidad en el transporte público”. Con base en lo anterior, se encuentra inconsistencia entre el objetivo que persigue el Pp con la modalidad presupuestaria, debido a que el servicio de transporte público no lo presta el Pp. Una forma de que sea consistente la modalidad presupuestaria con el objetivo del Pp es ajustando este último, tal como se ha identificado en preguntas previas. La UR debe de considerar los servicios que presta, y en función de estos determinar su objetivo en el cual identifique con claridad a sus poblaciones potencial y objetivo.

En cuanto a los bienes y servicios que provee el Pp, existe consistencia parcial sólo en algunas, por ejemplo, el servicio de auxilio mecánico gratuito a los usuarios de las carreteras en el Estado de Tamaulipas, no obstante, este servicio tiene una población potencial y objetivo distintas a las que se tienen en otros servicios que brinda el Pp. En este caso, las poblaciones potencial y objetivo se refieren a usuarios de carreteras, mientras que en otros servicios a los concesionarios del transporte. Esto implica una inconsistencia tanto entre objetivo y servicios, así como también entre servicios. Una solución a esta inconsistencia es que se busque acomodo de este servicio en otro Pp del gobierno estatal que esté enfocado en el servicio y asistencia de la población que circula por las carreteras de Tamaulipas.

Existen otros servicios que tampoco son consistentes con la modalidad del Pp ni con el objetivo, por ejemplo: Revista mecánica documental anual de transporte público de pasajeros en el estado de Tamaulipas. En principio, es cuestionable que este servicio se incluya como parte del Pp debido a que la Ley del Transporte del Estado de Tamaulipas estipula en su artículo 95 que la Revista Mecánica y Documental de los vehículos se efectuará anualmente. Esto implica que, tanto los concesionarios, como la autoridad correspondiente deben converger para este propósito, lo cual deja sin efecto cualquier criterio de elegibilidad o de identificación y cuantificación de la población potencial o área de enfoque.

Desde el punto de vista de la instancia evaluadora, el servicio que debería de prestar el Pp a los concesionarios es *ex post* a la Revista Mecánica y Documental, en función del resultado obtenido por el concesionario en dicha revisión, ya que la Revista Mecánica y Documental, por sí misma, no permite modernizar el transporte público.

Algo similar a lo anterior puede decirse sobre los otros servicios que también estipula el diseño del Pp, tales como “prórroga de títulos de concesión del transporte público en el estado”, “supervisión de las unidades de transporte público del estado para el buen funcionamiento al usuario”.

Existen otros dos servicios en el diseño del Pp que son inconsistentes con la modalidad presupuestaria, estos son: 1) servicio especializado gratuito de transporte público para las personas con discapacidad 2) Generar confianza a los usuarios durante el traslado.

Con respecto a estos servicios, la instancia evaluadora recomienda que se diseñe una estrategia integral para la atención a personas con discapacidad en el transporte público a través del equipamiento de unidades con la capacidad para que cualquier persona con uso de silla de ruedas, con discapacidad visual, auditiva, por mencionar algunas, puedan usar sin ningún tipo de restricción el transporte público en la entidad.

Esto implicaría una coordinación con otras instancias del Gobierno Estatal y Municipal para el equipamiento de rampas, bocinas, paradas de autobuses, semáforos, señaléticas, entre otras, para personas con discapacidad. El brindar transporte gratuito es una medida parcial de pertinencia cuestionable, debido a que, para que una persona con discapacidad se beneficie de esta gratuidad, primero debe de tener los medios para acceder al transporte público, de lo contrario se estaría ofreciendo la gratuidad a un servicio al cual estructuralmente no se puede tener acceso. Esto le permitiría a la UR cumplir con los Lineamientos de Operación del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5587914&fecha=28/02/2020](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5587914&fecha=28/02/2020)

**22** ¿Los elementos del diseño de la propuesta de atención del Pp (objetivos, bienes y/o servicios generados y poblaciones) se retoman y guardan congruencia entre sus documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos?

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Respuesta
2	Algunos de los documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos del Pp son consistentes con el diseño de la propuesta de atención del Pp.

Se identifican algunos de los documentos normativos del Pp como, por ejemplo: la Ley del Transporte del Estado de Tamaulipas, el reglamento del transporte público en el Estado de Tamaulipas. Estos documentos normativos están retomados y guardan congruencia con sus documentos estratégicos, institucionales, normativos y operativos, tales como el diagnóstico. También se encuentra el documento titulado “Carpeta ejecutiva” en el cual se desglosan algunas actividades del Pp.

El motivo de otorgarles el nivel dos es que, en primer lugar, la consistencia es parcial, debido a que la mayor congruencia reside entre los documentos normativos y algunos servicios del Pp. No obstante, en segundo, el objetivo del Pp carece de claridad, y tal como se estipuló en la respuesta anterior, el objetivo guarda poca congruencia con los servicios que provee el Pp.

Se recomienda que se desvinculen los servicios que ofrece el Pp de aspectos estipulados en las leyes o reglamentos, tal como la Revista Mecánica y Documental. Si bien es un servicio que se brinda por parte de la Subsecretaría del Transporte, el usuario del servicio está obligado a demandarlo.

## SECCIÓN VI CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL

**23** ¿El objetivo central del Pp contribuye al cumplimiento de alguno de los objetivos o estrategias que se definen en los programas que se derivan del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente?

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Respuesta
0	No se identifica contribución.

El objetivo central del Pp no contribuye al cumplimiento de alguno de los objetivos o estrategias que se definen en los programas que se derivan del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente. Se reitera que el objetivo central del Pp tiene deficiencias en su planteamiento, debido a que el Pp no puede tener como objetivo la satisfacción en los ciudadanos de Tamaulipas brindando un servicio de calidad en el transporte público, en principio porque el Pp no ofrece, ni está en posibilidades de ofrecer un servicio de transporte público, además de que sus bienes y servicios no se otorgan de manera directa a la población.

En el numeral 1.3, inciso d) del Diagnóstico del Pp se afirma de forma muy endeble que el Pp contribuye al tejido social y horizontes económicos del país, y finalmente sirve para impulsar el crecimiento económico. Con base en el objetivo del Pp, así como en los servicios que éste otorga, esta contribución es cuestionable, ya que es poco claro cómo se vinculan.

No obstante, se identifican áreas de oportunidad en este rubro, ya que uno de los objetivos en el eje de bienestar del PND es “Fortalecer la rectoría y vinculación del ordenamiento territorial y ecológico de los asentamientos humanos y de la tenencia de la tierra, mediante el uso racional y equilibrado del territorio, promoviendo la accesibilidad y la movilidad eficiente”, para el cual, se identifican dos estrategias afines: “realizar intervenciones integrales que mejoren las condiciones de habitabilidad, accesibilidad y movilidad de los asentamientos humanos, el goce y la producción social de los espacios públicos y comunes con diseño universal”. Además, “fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada.”

Al tratarse de un Pp que por nombre lleva “Modernización del Transporte Público” un producto esperado es el de equipar unidades de transporte público con amenidades *ad-hoc* a la época en que vivimos, tal como antenas para proveer servicio de internet de banda ancha gratuito a los usuarios. De considerar este como un producto que entrega el Pp a los concesionarios contribuiría al cumplimiento del objetivo de “facilitar a la población, el acceso y desarrollo transparente y sostenible a las redes de radiodifusión y telecomunicaciones, con énfasis en internet y banda ancha, e impulsar el desarrollo integral de la economía digital”, para el cual, una de las estrategias es: “promover el acceso a internet y banda ancha como servicios fundamentales para el bienestar y la inclusión social”.

En el Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional, se provee de información con mayor detalle al respecto.

**24 ¿El objetivo central del Pp se vincula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030?**

**Respuesta:**

- No procede valoración cuantitativa.

El objetivo central del Pp se vincula de forma indirecta, y se agrega: de forma parcial a partir de las siguientes consideraciones:

Es conveniente reiterar que el objetivo central del Pp presenta deficiencias en su definición por aspectos previamente relacionados.

En el diagnóstico del Pp se afirma que el objetivo central del Pp contribuye al objetivo de “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”. Cabe señalar que éste no es un objetivo sino una meta, la 11.2, dentro del objetivo denominado “Ciudades y comunidades sostenibles”: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

Con base en lo anterior, se considera que el objetivo del Pp se vincula de forma parcial con los ODS de la Agenda 2030, ya que el objetivo tendría que hacer alusión a alguno o varios elementos de las directrices de la meta citada, tales como sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, así como también la ampliación del transporte público. No obstante, el objetivo central del Pp está desvinculado de los medios.

Esto representa un área de oportunidad importante para la mejora del diseño del Pp, ya que es posible articular un objetivo que contribuya tanto a cumplir objetivos emanados del PND, así como también aquellos estipulados en la Agenda 2030.

En el Anexo 10. Alineación a los ODS, se encuentra una relación en forma esquemática de cómo el Pp se alinea a los ODS.

## SECCIÓN VII COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES

25 ¿En la Estructura Programática de la APF vigente, se identifican Pp que sean similares, se complementen o se dupliquen con el Pp evaluado?

### **Respuesta:**

- No procede valoración cuantitativa.

Para que dos o más programas sean complementarios deben atender a la misma población mediante la generación de diferentes bienes o servicios, mientras que la similitud se da cuando se identifican características comunes en el objetivo central que persiguen, pero los bienes o servicios que entregan son diferentes, o bien, otorgan bienes o servicios con características similares para el logro de objetivos diferenciados. Finalmente, dos o más programas se duplican cuando persiguen un mismo objetivo central, se atiende a una misma población mediante el mismo bien o servicio.

Considerando lo anterior, se ha encontrado una similitud con un Pp de la APF denominado “G002 Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo”. Es similar en cierto punto debido a que otorgan un servicio con características similares, aunque a poblaciones distintas. Además, ambos Programas tienen objetivos centrales diferentes.  
<https://nptp.hacienda.gob.mx/programas/jsp/programas/fichaPrograma.jsp?id=09G002>

Por otro lado, en el Diagnóstico no se hace mención sobre las complementariedades, similitudes o duplicidades. Se sugiere a la UR que incluya un análisis en este sentido para robustecer la información que sustenta el diseño del Pp, ya que así lo determina el numeral 4.7 de los “Aspectos a considerar para la elaboración del diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación”.

## SECCIÓN VIII INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO

**26** ¿El Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, permite obtener información relevante sobre los siguientes elementos de diseño del Pp?

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
3	<p>El Instrumento de Seguimiento del Desempeño permite obtener información relevante sobre:</p> <p>La cobertura de la población, medida como la población atendida respecto a la población objetivo del Pp.</p>

La UR presenta en su Diagnóstico, como Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp a la MIR. Ésta se compone de 17 indicadores del desempeño distribuidos en uno para el Fin, uno para el Propósito, cinco componentes y diez actividades.

Con relación al primer criterio, la MIR sí permite obtener información relevante sobre la operación, registro, supervisión en las actividades que se llevan a cabo por parte del Pp. No obstante, no permite obtener información de recursos humanos, tampoco de financiamiento, ni de la adquisición de insumos.

Respecto al segundo criterio, sí permite obtener información relevante sobre la generación y/o entrega de bienes o servicios del Pp, ya que en la MIR se especifican cuatro componentes. Si bien la MIR permite obtener esta información, no puede dejar de mencionarse que estos componentes deben revisarse por parte de la UR para efectos de dar mayor congruencia entre el fin, propósito y componentes del Pp.

Con relación al tercer criterio, la MIR permite obtener información relevante sobre la cobertura de la población, medida como la población atendida respecto a la población objetivo del Pp. Se reitera que, existe una deficiencia en la identificación de la población objetivo en el diagnóstico del Pp. Incluso, en la MIR del diagnóstico se establece que la población objetivo son las organizaciones sociales y particulares, definición ambigua dado que no se habla de qué tipo de organizaciones sociales o particulares. Una organización social puede ser una Asociación Civil o bien una Sociedad Cooperativa. Una organización particular tampoco se entiende, parecen dos conceptos yuxtapuestos. Finalmente, la información que se obtiene de los indicadores en relación con la población atendida y la objetivo es heterogénea desde el momento en que falta claridad en la definición de dicha población. Por lo tanto, en algunos casos es posible, en otros no.

En relación con el último criterio, el instrumento no permite obtener información relevante del cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del programa, mediante una variable de resultados. En principio, el objetivo central del Pp presenta deficiencias en su definición, además, los indicadores propuestos en la MIR no permiten medir el cambio producido en la población objetivo. En este punto se recomienda definir un objetivo central *ad-hoc* a los servicios que ofrece el Pp. Con base en este objetivo deberá plantearse un indicador apropiado para medir el cambio producido en la población objetivo, deseablemente que pueda ser calculado con datos que no genere el propio Pp, y que además, sea de dominio público.

Para mayor detalle sobre cómo pueden cumplirse todos los criterios de esta pregunta, puede consultarse el Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño.

**27 ¿Los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumple con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es claro, el nombre del indicador es entendible, no presenta ambigüedades.
- b) Es relevante, provee información valiosa sobre aquello que se quiere medir.
- c) Es económico, la información para generar el indicador está disponible a un costo razonable.
- d) Es monitoreable, permite su estimación y verificación independiente.
- e) Es adecuado, provee suficientes bases para medir, evaluar o valorar el desempeño.

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	El indicador:
0	<b>No cumple con los criterios de valoración.</b>

Los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp son 17, los cuales se evalúan de forma particular a continuación:

1. **Fin. Tasa de variación de la satisfacción con en el servicio público:** El nombre del indicador no es claro, tiene un problema claro de redacción, además, “el servicio público” es un concepto demasiado amplio. Es imposible saber si el indicador es relevante debido a que no se tiene claro qué aspectos están considerados dentro de su cálculo. Es económico, debido a que al Pp no le cuesta calcularlo, es monitoreable de manera independiente ya que se encuentra disponible en la página del INEGI, no obstante, no es adecuado, ya que se desconoce qué variables están considerándose. Con base en lo anterior, la calificación que este indicador obtiene es **cero (0)**. Se recomienda replantear el indicador en términos de esta ENCIG, sería útil acotarlo a uno de los componentes que dicha encuesta evalúa, el cual es transporte público. Se sugiere utilizar el porcentaje de población satisfecha con los servicios de transporte público. Para tal efecto, es recomendable revisar el diseño conceptual de la ENCIG: <https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2019/#Documentacion>. Por otro lado, si la intención es evaluar la satisfacción de los usuarios del transporte público, pueden recurrir a una metodología rigurosa, la cual pueden consultar en el siguiente vínculo: [https://www.researchgate.net/publication/272787614\\_Indice\\_Mexicano\\_de\\_Satisfaccion\\_de\\_los\\_Beneficiarios\\_de\\_Programas\\_Sociales\\_Implementados\\_por\\_la\\_SEDESOL\\_en\\_Mexico\\_IMSAB](https://www.researchgate.net/publication/272787614_Indice_Mexicano_de_Satisfaccion_de_los_Beneficiarios_de_Programas_Sociales_Implementados_por_la_SEDESOL_en_Mexico_IMSAB)

**Nota:** La respuesta continúa en el Anexo 12.1

**28 ¿Los medios de verificación de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información.
- b) Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información.
- c) Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador.
- d) Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
	Los medios de verificación de los indicadores cuentan con:
1	Uno de los criterios de valoración.

En el Instrumento de Seguimiento de Desempeño se identifican 17 indicadores. A continuación, se emite la evaluación de cada uno de estos:

1. **Fin. Tasa de variación de la satisfacción con en el servicio público:** Los medios de verificación de este indicador no presenta ningún nombre del documento donde se encuentra la información, sólo una URL que no funciona ([http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2017/doc/encig2017\\_principales\\_resultados.pdf](http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2017/doc/encig2017_principales_resultados.pdf)). Sí incluye el nombre del área administrativa que genera o publica la información. Especifican el año o periodo en que se emite el documento y también coincide con la frecuencia de medición del indicador, no obstante, no coincide la medición del indicador con el año que está evaluándose. Existe una versión más reciente de la ENCIG que corresponde a 2019. Incluyen la liga a la página electrónica en donde se encuentra publicada la información, sin embargo, como ya se señaló, el vínculo no funciona. Con base en los criterios señalados, el nivel que alcanza este indicador es **tres (3)**.
2. **Propósito. Atención a quejas de usuarios:** Para este indicador sí presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información. También se incluye el nombre del área administrativa que genera o publica la información. No especifican el año o periodo en que se emite el documento, por lo tanto, es imposible determinar si coincide con la frecuencia de medición del indicador. Tampoco indican la ubicación física del documento o algún vínculo. Con base en lo anterior, el nivel que alcanza el indicador es **dos (2)**.
3. Promedio de servicios de auxilio otorgado en los tramos carreteros en el estado de Tamaulipas: Para el caso de este indicador, se incluye el nombre completo del documento en donde se encuentra la información. No incluyen el nombre del área administrativa encargada de generar o publicar la información. No especifican el año o periodo en que se emite el documento, por lo tanto, no es posible determinar si coincide con la frecuencia de medición del indicador. No indican la ubicación física del documento, así como tampoco algún vínculo para su consulta en internet. Con base en lo anterior, el nivel que este indicador alcanza es **uno (1)**.

**Nota:** La respuesta continúa en el Anexo 12.2

**29 ¿Las metas de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Se establecen con base en un método de cálculo documentado.
- b) Cuentan con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.
- c) Se orientan a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas.
- d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles

**Respuesta:**

- Con evidencia.

Nivel	Criterios
2	Las metas de los indicadores cuentan con: <b>Dos</b> de los criterios de valoración.

Se identificaron 17 indicadores para medir el desempeño en el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp. A continuación, se presenta el desglose de cada uno de estos:

1. **Fin. Tasa de variación de la satisfacción con en el servicio público:** La meta se establece en un método de cálculo documentado, el cual es la variación porcentual entre dos periodos. Cuenta con unidad de medida, pero en las FID no se especifica el sentido del indicador. Es una meta que está orientada a la mejora del desempeño, no es laxa debido a que se está considerando un cambio considerable. No es una meta factible, ya que la UR manifiesta falta de personal para las actividades del Pp como la revista mecánica y demás supervisiones. Por lo anterior, el nivel que obtiene el indicador es **tres (3)**.
2. **Propósito. Atención a quejas de usuarios:** La meta se establece con base en un método de cálculo documentado, que es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, sin embargo, no es congruente con el sentido del indicador. No necesariamente se orienta a la mejora del desempeño ya que la atención a quejas depende de qué tanto las personas se quejan. Por otro lado, tampoco se especifica qué tipo de quejas, ni el alcance de su solución. No tiene caso hablar de factibilidad de una meta que está establecida en los términos que sugiere el Pp. Con base en lo anterior, el nivel que alcanza este indicador es **uno (1)**.
3. **C1. Promedio de servicios de auxilio otorgado en los tramos carreteros en el estado de Tamaulipas:** La meta de este indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, no es congruente con el sentido del indicador debido a que el indicador habla de promedio, la fórmula de cálculo no es útil para calcular el promedio, y tampoco para calcular un porcentaje. No se orienta a la mejora del desempeño, no porque no sea laxa, sino porque el cumplimiento no depende de los operadores del Pp. No es posible determinar si es factible dadas las deficiencias que presenta la construcción de este indicador. Por lo tanto, el nivel que obtiene es **uno (1)**.
4. **C1.A1. Promedio de unidades de auxilio por cada tramo carretero:** La meta se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el promedio. Cuenta con unidad de medida, el cual son las unidades, también es congruente con el sentido del indicador. No se orienta a la mejora del

desempeño debido a que prácticamente se establece la meta en lo que ya se encuentra el indicador. Sí es una meta factible. El nivel que este indicador alcanza es **tres (3)**.

**Nota:** La respuesta continúa en el Anexo 12.3

## SECCIÓN IX VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO Pp

### a. Valoración cuantitativa global

**Tabla 4. Valoración máxima por sección**

No.	Sección	Pregunta con valoración cuantitativa	Total de preguntas (A)	Puntuación máxima (B)	Valoración cuantitativa (B)/(A)
II	Problema o necesidad pública	2 - 5	4	16	4
III	Diseño de la propuesta de atención	6 - 10	5	20	4
IV	Diseño operativo	11 - 20	10	40	4
V	Consistencia programática y normativa	22	1	4	4
VI	Contribución a objetivos de la planeación nacional	23	1	4	4
VIII	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	26-29	4	16	4
<b>TOTAL</b>		<b>25</b>	<b>25</b>	<b>100</b>	<b>4</b>

**Tabla 5. Valoración máxima total**

No.	Sección	Total de Preguntas (A)	Puntuación obtenida (B)	Valoración cuantitativa (B)/(A)
II	Problema o necesidad pública	4	8	2
III	Diseño de la propuesta de atención	5	4	0.8
IV	Diseño operativo	10	12	1.2
V	Consistencia programática y normativa	1	2	2
VI	Contribución a objetivos de la planeación nacional	1	0	0
VIII	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	4	6	1.5
<b>TOTAL</b>		<b>25</b>	<b>32</b>	<b>1.28</b>

**Figura 2. Valoración cuantitativa por sección.**



### **b. Valoración cualitativa del Pp**

El diseño del Pp E221 Modernización de Transporte Público presenta grandes deficiencias en la mayoría de las secciones de la evaluación. La razón es que, si bien existen grandes carencias en materia de diseño del Programa, queremos resaltar una que en particular no necesariamente se evidencia mediante la metodología de evaluación, y que, consideramos que repercute de forma considerable en que algunas áreas del diseño del Programa presenten importantes deficiencias. La razón es que la Subsecretaría del Transporte Público forma parte de la estructura orgánica de la Secretaría General de Gobierno. Este hallazgo lo consideramos relevante debido a que el enfoque que tiene el Pp, sobre todo en su Fin y Objetivo, obedece a una línea de acción propia de dicha Secretaría. Es decir, el Fin del Pp habla de mejorar la percepción de los ciudadanos respecto a los servicios que ofrece el Gobierno del Estado, elemento sin duda relevante para la Secretaría General de Gobierno, pero que permea inevitablemente hacia las Subsecretarías y demás dependencias. Consideramos que al existir una Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente es posible que el enfoque con el que diseñaron el Pp habría sido distinto, tal vez bajo aspectos relacionados con la movilidad, el urbanismo o el medio ambiente. En relación con la eficiencia, la UR entregó información insuficiente para determinar si el ejercicio del gasto se da en los tiempos preestablecidos. El diagnóstico tampoco cuenta con análisis de alternativas, y los Indicadores de Seguimiento del Desempeño tampoco ayudan a responder. Algo importante a destacar es que, algunas de las actividades que el Pp incorpora como servicios están señaladas en la ley, por lo que no sería sencillo prescindir de éstas o en su defecto, no llevarlas a cabo. Lo anterior se relaciona con la eficacia, con base en el Instrumento de Seguimiento del Desempeño y con la información proveída por la UR, el Pp es efectivo en el sentido de que alcanza sus metas en los tiempos establecidos con los recursos que cuenta. Sin embargo, no encontramos evidencia de que se lleve un registro sistemático y meticuroso de las actividades y de los resultados de algunas actividades que pueden ser sujetas a entregar resultados, tales como la revista mecánica o la capacitación de operadores. En relación con la Economía del Pp, tampoco es posible comparar con el costo de otras alternativas, finalmente, son servicios que el gobierno del estado debe proveer. En relación con el Instrumento de

Seguimiento del Desempeño, la mayoría de los indicadores son económicos, excepto el que mide el desempeño en el Fin, ya que su cálculo implica realizar levantamientos de encuestas para obtener la información, lo cual puede resultar en altos costos para el gobierno. En cuanto a la transparencia, cabe recordar que el Pp es de la modalidad E, por lo que lo que entrega es un servicio. En este sentido, se le exime de criterios de elegibilidad, ya que algunas de las actividades están diseñadas para cumplir con algún aspecto normativo, ya sea de la Ley del Transporte Público o bien, del Reglamento del Transporte Público. El resto de las actividades se fundamentan en la necesidad de quienes demandan el auxilio vial o realizan alguna solicitud de prórroga de concesión. Si bien el Pp maneja un padrón de los concesionarios de transporte público, éste no es público. En este sentido es conveniente que se sistematice la información, y que se haga un registro público de concesiones de transporte para que pueda consultarse en línea. Relacionado con la honradez, se insiste con que el Pp provee servicios públicos, en buena medida se enfoca en hacer cumplir aspectos que están asentados en leyes, reglamentos y otros documentos normativos, por lo tanto, no existen criterios de elegibilidad. Por otro lado, los mecanismos de solicitud y entrega son claros y están documentados por parte de la UR. En relación con la pertinencia, se observa una considerable falta de congruencia en el diseño del Pp entre el Fin, objetivos, servicios y actividades. A lo largo de esta evaluación se reitera que existen deficiencias en el planteamiento del objetivo central del Pp, además, algunos de los servicios y actividades que forman parte del diseño del Pp se vinculan de forma endeble con dicho objetivo, por lo que su ejecución es cuestionable para contribuir al Fin del Pp. El diseño del Pp también es incongruente en la modalidad presupuestaria. Tomando como base las actividades sustanciales, así como también los servicios que ofrece el Pp, la modalidad presupuestaria G para regulación y supervisión, es más apropiada que la modalidad E de servicios públicos. El diseño del Pp presenta una congruencia parcial entre la identificación del problema, análisis del problema, planteamiento de objetivos, modalidad e Instrumento de Seguimiento del Desempeño. Dentro de los principales hallazgos se encuentra el hecho de que la UR no tiene claro que lo que ofrecen es un servicio público a los concesionarios y operadores del transporte público, no obstante, dirigen el objetivo del Pp a la satisfacción de la población. Puede entenderse que, tal como está planteado el objetivo, la UR es la encargada de proveer el servicio de transporte público. El problema se encuentra débilmente identificado, hace falta la inclusión de más elementos teóricos, técnicos, estadísticos que abonen a la problematización, porque se recurre a frases aisladas sobre problemas generales del transporte en la entidad, lo cual impide la identificación de directrices del problema, y esto a su vez complica la propuesta de estrategias y líneas de acción para resolver el problema. Al existir tales incongruencias, es razonable que el Instrumento de Seguimiento del Desempeño también cuente con omisiones importantes, se confunden diversos conceptos, falta congruencia vertical y horizontal en la MIR. La coherencia externa también es parcial, en el fondo el Pp podría contribuir a diversas metas y estrategias de la Planeación Nacional, no obstante, se desaprovecha dicha oportunidad. En cambio, se intentan incluir de manera forzada la afirmación de que el Pp contribuye al PND en el eje del crecimiento económico, y si bien el transporte público es un factor que impacta de manera positiva en el crecimiento económico, el Pp, dadas sus características de diseño está débilmente vinculado con acciones y cambios que impacten en el crecimiento económico. Lo mismo puede decirse de la vinculación entre el objetivo del Pp con los ODS. Se afirma que se contribuye a una de las metas, pero la forma en cómo se lograría esta eventual vinculación es difusa. Finalmente, relacionado con la sostenibilidad, el Pp es un esfuerzo aislado ya que carece de complementariedades, tampoco se hallaron duplicidades ni similitudes.

**SECCIÓN X ANÁLISIS FODA**

**Tabla 1. Problema o necesidad pública**

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA	Oportunidad. El diagnóstico proporcionado contempla la mayoría, pero no todos, de los elementos establecidos en los aspectos a considerar que emiten la SHCP y el CONEVAL.	1	Considerar todos los elementos del documento: “Aspectos a considerar para la elaboración de diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o de cambios sustanciales que se propongan incluir en la Estructura Programática del Presupuesto de Egresos de la Federación.”	Corto plazo
PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA	Oportunidad. Cabe la posibilidad de abordar la problemática desde diversos enfoques, tales como la movilidad urbana, el desarrollo económico, el medio ambiente.	1 y 2	Llevar a cabo una revisión exhaustiva de la literatura sobre movilidad urbana, así como también de la relación entre transporte y desarrollo económico, y medio ambiente.	Corto plazo
Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA	Debilidad. Falta claridad en la identificación del problema o necesidad pública.	1,2	Abundar con evidencia empírica que permita dimensionar la problemática.	Corto plazo
PROBLEMA O NECESIDAD PÚBLICA	Debilidad El Árbol del problema no se apega a la MML.	5	Consultar el documento llamado “Elaboración del Árbol del Problema y del Árbol de Objetivos” elaborado por el CONEVAL. CONEVAL. (2021). <i>Elaboración del Árbol del Problema y del Árbol de Objetivos.</i>	Corto plazo

**Tabla 2. Diseño de la propuesta de atención**

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN	Oportunidad. El programa es una alternativa para atender la problemática pública con diversas áreas de mejora.	10	Identificar de forma clara el problema y plantear un objetivo apegado a la MML.	Corto plazo
Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN	Debilidad. El objetivo planteado no se apega a la MML.	6,7	Replantear el objetivo central del Pp en apego a la MML.	Corto plazo
DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN	Debilidad. Las poblaciones potencial, objetivo y atendida son inconsistentes.	6,8	Considerar el glosario de la SHCP o del CONEVAL. Reconsiderar la inclusión del servicio "Ángeles azules Tam" como parte del Pp.	Corto plazo
DISEÑO DE LA PROPUESTA DE ATENCIÓN	Debilidad. Escasa justificación teórica y empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el Pp lleva a cabo.	9	Mostrar evidencia sobre cómo los servicios ofrecidos contribuyen o contribuirían a lograr el objetivo.	Corto plazo

**Tabla 3. Diseño operativo**

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
DISEÑO OPERATIVO	Fortaleza. El Pp cuenta con algunos mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.	18	Hacer pública la mayor cantidad de información posible relacionada con el Pp.	Corto plazo
	Fortaleza. El Pp cuenta con un sistema informático dedicado denominado SiDiGET	17	Conformar el registro público de concesiones de transporte público para que tránsito municipal y fuerzas policiacas puedan hacer uso de éste para efectos de infracciones y seguridad pública. Además, para aumentar la participación ciudadana mediante la canalización de sugerencias, quejas o denuncias sobre alguna concesión en particular.	Mediano plazo
Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
OPERATIVO DISEÑO	Debilidad. No se cuenta con una estrategia de cobertura documentada para la atención de su población potencial y objetivo.	11	Definir con claridad las poblaciones potencial y objetivo.	Corto plazo
	Debilidad. El Pp no cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo.	12	Realizar los criterios de elegibilidad con base en las características de la población, una vez que la población objetivo esté claramente definida.	Corto plazo
	Debilidad. El Pp no cuenta con mecanismos para fomentar los principios de gobierno abierto, la participación ciudadana, la accesibilidad y la innovación tecnológica.	19	Implementar estrategias para el uso de las tecnologías para una mayor participación ciudadana y acceso de manera transparente a la información.	Corto plazo
	Debilidad. No se identifican ni cuantifican los gastos que se realizan para generar los servicios que se ofrecen.	20	Elaborar un presupuesto desglosado, deseablemente por servicio ofrecido.	Corto plazo

**Tabla 4. Consistencia programática y normativa**

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
CONSISTENCIA PROGRAMÁTICA Y NORMATIVA	Oportunidad. Marco legal y normativo del cual pueden derivarse metas y estrategias.	21 y 22	Retomar aspectos del marco legal y normativo, tales como leyes y reglamentos relacionados con el transporte público para delimitar los servicios que el Pp ofrece.	Corto plazo
	Oportunidad. No se ofrecen servicios de seguimiento	21 y 22	Evaluar la inclusión de servicios de seguimiento posterior a, por ejemplo, la expedición de concesiones o revista mecánica.	Mediano plazo
Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
CONSISTENCIA PROGRAMÁTICA Y NORMATIVA	Amenaza. Es inconsistente la modalidad presupuestaria con el objetivo y los servicios que ofrece el Pp	21 y 22	Identificar, en primer lugar, los servicios que presta el Pp, después, identificar con claridad a quién le presta estos servicios. A partir de esta reflexión, podrá definirse un objetivo congruente que permita alinear la estructura programática con los servicios que ofrece el Pp. Reconsiderar servicios como “Ángeles azules Tam”, servicio de transporte gratuito para personas con discapacidad, o generar confianza a los usuarios durante el traslado. Considerar la posibilidad de cambiar la modalidad presupuestaria a G Regulación y Supervisión.	Corto plazo
CONSISTENCIA PROGRAMÁTICA Y NORMATIVA	Debilidad. Los servicios del Pp son inconsistentes entre sí.	22	Replantear el objetivo central del Pp en donde no se dé a entender que éste es el que ofrece el servicio de transporte público.	Corto plazo

**Tabla 5. Contribución a objetivos de la planeación nacional**

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL	Oportunidad. Existen objetivos y estrategias en el PND que toman en cuenta la movilidad urbana, el transporte público eficiente, entre otros.	23	Considerar el objetivo 2.8 dentro del eje de bienestar en el PND. Revisar de forma específica las estrategias 2.8.2, 2.8.3	Corto plazo
CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL	Fortaleza. El Pp contribuye a una de las metas de los ODS de la Agenda 2030	24	Ninguna	NA
Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL	Debilidad. La falta de claridad en el objetivo central del Pp impide que contribuya a los objetivos de la planeación nacional	23	Replantear el objetivo central del Pp bajo la MML, identificando con claridad a la población potencial u objetivo.	Corto plazo
CONTRIBUCIÓN A OBJETIVOS DE LA PLANEACIÓN NACIONAL	Amenaza. La falta de pertinencia respecto a su contribución a los objetivos de la planeación nacional	23	Replantear el objetivo central del Pp bajo la MML, identificando con claridad a la población potencial y objetivo. Además de lo anterior, considerar la ampliación de los servicios que el Pp ofrece.	Corto plazo

**Tabla 6. Complementariedades, similitudes y duplicidades**

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES	Fortaleza. El Pp no tiene duplicidades ni similitudes.	25	Ninguna	NA
COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES	Oportunidad. Existen otras dependencias o entidades que podrían complementar las estrategias del Pp	25	Considerar la elaboración de ejes transversales que integren a dependencias como desarrollo económico, educación, salud, tránsito municipal, seguridad pública para potenciar los resultados del Pp	Mediano plazo
Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
COMPLEMENTARIEDADES, SIMILITUDES Y DUPLICIDADES	Debilidad. La falta de complementariedad con otras dependencias o programas le resta fuerza a las acciones del Pp	25	Considerar la elaboración de ejes transversales que integren a dependencias como desarrollo económico, educación, salud, tránsito municipal, seguridad pública para potenciar los resultados del Pp	Mediano plazo

**Tabla 7. Instrumento de Seguimiento del Desempeño**

Sección de la evaluación:	Fortaleza y/u oportunidad	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO	Fortaleza. La mayoría de los indicadores económicos son	27	Ninguna	NA
INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO	Oportunidad. Existen varios estudios oficiales que contienen información sobre el transporte y su efectividad y eficiencia.	26, 27, 28 y 29	Replantear el Fin y el Propósito de la MIR para también considerar indicadores que puedan ser calculados de forma independiente con datos oficiales.	Corto plazo
Sección de la evaluación:	Debilidad y/o amenaza	Pregunta de referencia	Recomendación	Horizonte de atención*
INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO	Debilidad. Falta de coherencia horizontal y vertical en la MIR	26, 27, 28 y 29	Rediseñar el Pp en apego a la MML. Se hace énfasis en el planteamiento del objetivo central, identificación de la población potencial y objetivo.	Corto plazo
INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO	Debilidad. Los indicadores del Fin y del Propósito no pueden calcularse de forma independiente.	26, 27, 28 y 29	Rediseñar el Pp en apego a la MML. Se hace énfasis en el planteamiento del objetivo central, identificación de la población potencial y objetivo. Además de lo anterior, considerar indicadores para el Fin y el Propósito cuyo cálculo pueda llevarse a cabo de manera independiente y que midan cambios.	Corto plazo
INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO	Debilidad. Existen discrepancias entre la MIR que se encuentra en el Diagnóstico con la evidencia de las FID.	26, 27, 28 y 29	Actualizar el diagnóstico en función de la información que proveen las FID.	Corto plazo
INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO	Amenaza. Algunos indicadores no podrán calcularse tal como están planteados.	27, 28 y 29	Alinear de forma consistente el indicador con el método de cálculo y las metas establecidas.	Corto plazo

## SECCIÓN XI CONCLUSIONES GENERALES

Una vez realizadas las primeras diez secciones de la presente evaluación en materia de diseño del Pp E221 Modernización del Transporte Público, es posible llevar a cabo las conclusiones generales de dicho ejercicio de seguimiento a modo de presentar de manera breve los principales hallazgos y qué aspectos se consideran como más relevantes dentro del diseño del Pp en cuestión. Uno de los principales hallazgos se encuentra fuera del alcance de la presente metodología, no obstante, es importante señalarlo en este espacio, ya que en buena medida consideramos que este factor influye en algunos aspectos del diseño del Pp. Se trata de la estructura orgánica a la que pertenece la Subsecretaría del Transporte Público, la cual se encuentra dentro de la Secretaría General de Gobierno. Esta situación pareciera algo irrelevante, sin embargo, al leer y analizar el Fin que persigue el Pp, puede notarse que la preocupación se encuentra en la percepción de la población sobre la calidad gubernamental, lo cual es un Fin razonable para la SGG, más no necesariamente tiene que ver con las acciones que realiza la Subsecretaría del Transporte. Consideramos que, si dicha Subsecretaría perteneciera, por ejemplo, a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, quizás diseñaría un programa con un Fin relacionado a la movilidad urbana o con el desarrollo sustentable, no con la calidad de impacto gubernamental.

El Pp es el E221 Modernización del Transporte Público, el nombre de dicho programa por sí mismo genera una expectativa clara en la que el producto esperado de éste sería un transporte modernizado, recuperando los rezagos importantes que en esta materia se tienen en la entidad, no obstante, el nombre y las expectativas distan sustancialmente de lo que en realidad persigue y entrega el Pp en forma de servicios. Por un lado, la modalidad E, la clasifica el CONAC para Servicios Públicos y si bien el Pp ofrece un servicio público a los concesionarios y operadores del transporte público, en el objetivo central del Pp sugieren ser quienes proveen el servicio del transporte público, aspecto que debe de ser revertido de inmediato, debido a que causa una inconsistencia programática importante. Por otro lado, los servicios que ofrece el Pp son acciones que previamente ya se llevaban a cabo, pues se encuentran establecidas en leyes y reglamentos desde hace más de 20 años, sin embargo, no se hace una propuesta adicional sobre el seguimiento a unidades que no pasan la revista mecánica, o sobre aquellos que se encuentran fuera del marco legal. Tampoco se habla sobre el alcance de las capacitaciones de los operadores, ni se prevén otro tipo de servicios que pudieran ser de utilidad para modernizar el transporte público.

Fueron identificados dos aspectos que tienen poca relación con el Pp: el programa de auxilio vial denominado “Ángeles Azules Tam”, y el Servicio de Transporte Gratuito para personas con discapacidad. En el primer caso, es cuestionable que un servicio de auxilio vial enfocado en atender a la población que transita por las carreteras de la entidad se considere como parte de un Pp que busca modernizar el transporte público, en principio porque son diferentes poblaciones objetivo y porque tienen alcances distintos. En el segundo caso el servicio de transporte gratuito a personas con discapacidad carece de toda articulación con otras acciones del Pp, es más bien una acción aislada de alcances e impactos inciertos y cuestionables.

El Pp carece de coherencia interna y externa, los medios propuestos no necesariamente contribuyen a alcanzar el objetivo, por consiguiente, tampoco tendrían un eventual efecto sobre el Fin, esto en parte se debe a la falta de claridad para identificar a la población potencial y objetivo, así como también al desconocimiento de los servicios que la UR ofrece como parte del Pp.

Identificamos que es necesario la existencia y funcionalidad de un Pp como el E221 Modernización del Transporte Público, dadas las evidentes carencias y rezagos que este servicio tiene en la entidad, no obstante, los mecanismos propuestos mediante este Programa son de una efectividad dudosa, es urgente que se reestructure el diseño a partir de un diagnóstico con un enfoque claro, el cual tendría que ser, a nuestro juicio, la movilidad urbana y el desarrollo socioeconómico. Es importante incorporar aspectos teóricos y empíricos de los estudios del transporte, con énfasis en ciudades de Latinoamérica, existen organismos como las Naciones Unidas o la CEPAL que tienen abundante literatura en la que pueden apoyarse para diseñar una intervención pública que sea efectiva en modernizar el transporte público de Tamaulipas.

## ANEXOS

### Anexo 1. AFECTACIONES DIFERENCIADAS POR GRUPOS DE POBLACIÓN, TERRITORIOS Y MEDIO AMBIENTE

#### Instrucciones:

1. En la columna Grupo de población/ territorio / medio ambiente se deberá especificar el grupo poblacional, territorio o elemento del medio ambiente en el cual existe una afectación diferenciada, considerando los ejemplos señalados en el cuadro.
2. En la columna Descripción de la afectación diferenciada se deberán incluir las características del grupo poblacional, territorio o medio ambiente y una descripción de la forma en que se ve afectada de manera particular.
3. En la columna **Brechas o rezagos identificados** se deberá incorporar la información estadística sobre las brechas o rezagos.
4. En la última columna deberá especificarse la fuente de información utilizada para los cálculos.

#### Problema o necesidad pública central

En el estado de Tamaulipas, los ciudadanos tienen acceso al transporte público con problemas de modernidad, con unidades fuera del marco legal, en otras palabras, a un sistema de transporte de mala calidad en vía de modernización.

#### Descripción de afectaciones diferenciadas

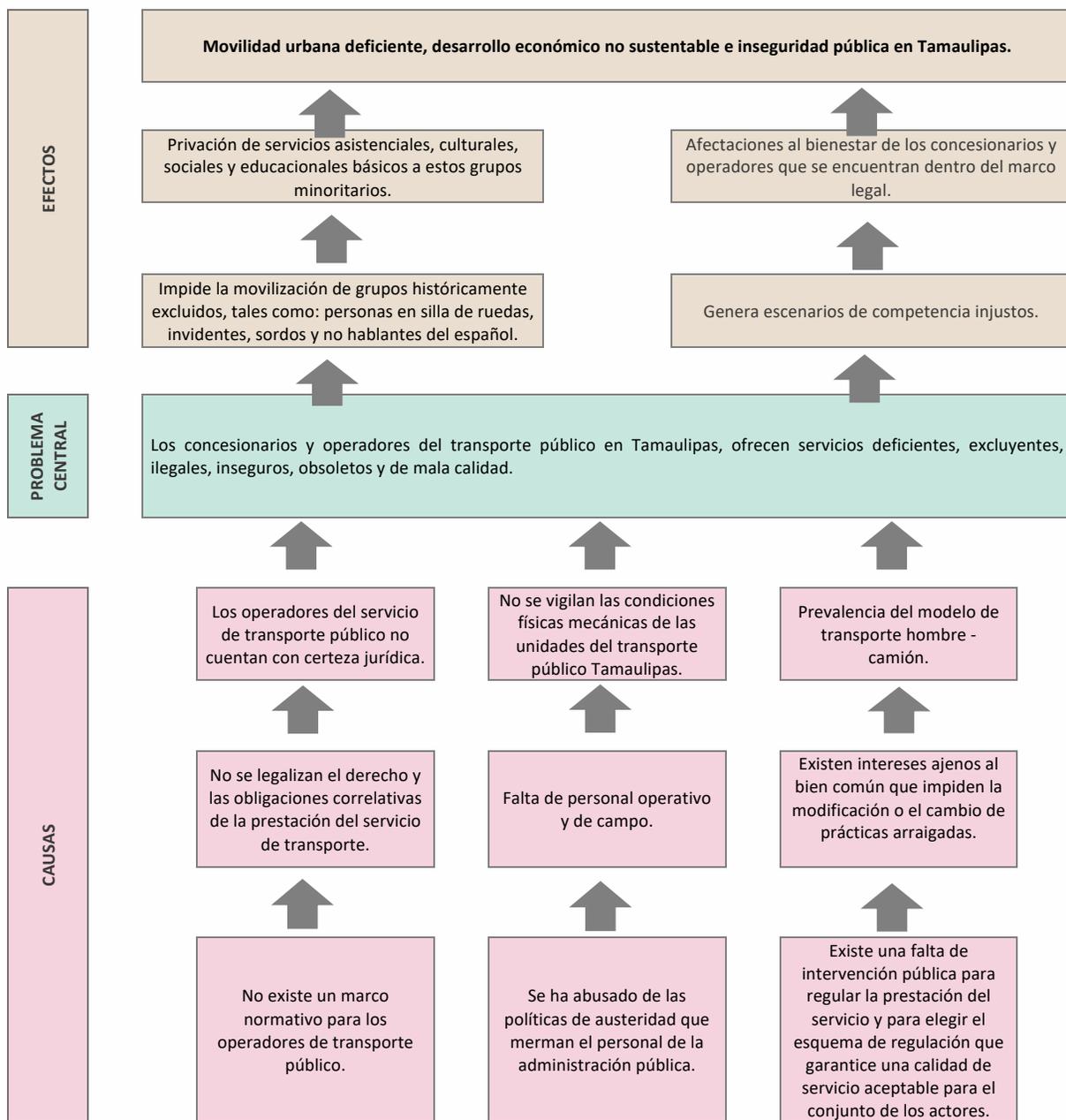
Grupo de población / territorio / medio ambiente	Descripción de la afectación diferenciada	Brechas o rezagos identificados	Fuente de información
Transporte Público masivo	Trenes, tren ligero, Metrobús, cablebús. Permite la movilización simultánea de grandes cantidades de población. Son principalmente el tipo de transporte más utilizado en las grandes urbes. También tienen la característica de ser accesibles para todos los grupos poblacionales, tales como: personas	En todo el estado de Tamaulipas no existe este tipo de transporte. El transporte de productos por tren en la zona no ha tenido mucho crecimiento en los últimos años, pues las empresas concesionarias no hacen inyección de capital importante.	Subsecretaría de Transporte Público. (2021, mayo). <i>Diagnóstico del Programa Presupuestario E221 Modernización del transporte público</i> . Secretaría General de Gobierno. <a href="https://www.milenio.com/negocios/tamaulipas-red-ferroviaria-sin-inversiones-ni-proyectos">https://www.milenio.com/negocios/tamaulipas-red-ferroviaria-sin-inversiones-ni-proyectos</a>
Autobús	Vehículo automóvil con capacidad para gran número de pasajeros, destinado al transporte público en un trayecto fijo dentro de una población. Cumple con una ruta específica. Costo por persona fijo. Un autobús requiere de mantenimiento constante. No solo en cuanto a reparaciones, sino sobre todo en mantenimiento preventivo. Le toma más tiempo llegar a su destino, por ser un transporte de paradas continuas.	Requisitos para licencia de conducir: - Acudir el interesado. - Formato de SF001 debidamente llenado y firmado. - Comprobante de domicilio (recibo de agua o luz no mayor a 3 meses de antigüedad) - Identificación oficial con fotografía. - Cédula de Identificación Fiscal (RFC) únicamente en caso de que no esté validado en su registro. - Constancia que acredite examen de manejo expedido por la Dirección de Tránsito. - Correo electrónico y teléfono - Copia simple de la concesión del vehículo que opera. Precio: Operador de transporte público	Subsecretaría de Transporte Público. (2021, mayo). <i>Diagnóstico del Programa Presupuestario E221 Modernización del transporte público</i> . Secretaría General de Gobierno. <a href="http://finanzas.tamaulipas.gob.mx/uploads/COSTOS-DE-LIC-DE-CONducir-2021.pdf">http://finanzas.tamaulipas.gob.mx/uploads/COSTOS-DE-LIC-DE-CONducir-2021.pdf</a> <a href="https://www.tamaulipas.gob.mx/requisitos-para-el-tramite-de-licencia-de-conducir/">https://www.tamaulipas.gob.mx/requisitos-para-el-tramite-de-licencia-de-conducir/</a>

<p><b>Carro de ruta</b></p>	<p>Es un automóvil de alquiler con un conductor (taxista) que cumple con una ruta específica. Se caracteriza por ser un parque vehicular compuesto por automóviles sedanes, compactos y subcompactos normalmente de baja capacidad de pasajeros, máximo 5. Quien opera estas unidades puede ser el dueño del vehículo o alguien que lo renta. Se necesitan más unidades de este tipo para satisfacer la demanda que satisfacen otras unidades como camiones o unidades de transporte masivo. Facilidad para operar con relación a camiones o unidades de transporte masivo. Es más accesible operar este tipo de unidades porque requiere menos preparación del operador y para la licencia se solicitan menos requisitos y de un precio inferior.</p>	<p><b>2 años - \$ 1,043.00</b></p> <p>Requisitos para</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acudir el interesado.</li> <li>- Formato de SF001 debidamente llenado y firmado.</li> <li>- Comprobante de domicilio (recibo de agua o luz no mayor a 3 meses de antigüedad)</li> <li>- Identificación oficial con fotografía.</li> <li>- Cédula de Identificación Fiscal (RFC) únicamente en caso de que no esté validado en su registro.</li> <li>- Constancia que acredite examen de manejo expedido por la Dirección de Tránsito.</li> <li>- Correo electrónico y teléfono</li> </ul> <p>Precios:</p> <p>2 años - \$695.00 3 años - \$ 1,043.00 5 años - \$ 1,738.00</p>	<p>Subsecretaría de Transporte Público. (2021, mayo). <i>Diagnóstico del Programa Presupuestario E221 Modernización del transporte público</i>. Secretaría General de Gobierno. <a href="http://finanzas.tamaulipas.gob.mx/uploads/COSTOS-DE-LIC-DE-CONDUCCIR-2021.pdf">http://finanzas.tamaulipas.gob.mx/uploads/COSTOS-DE-LIC-DE-CONDUCCIR-2021.pdf</a> <a href="https://www.tamaulipas.gob.mx/requisitos-para-el-tramite-de-licencia-de-conducir/">https://www.tamaulipas.gob.mx/requisitos-para-el-tramite-de-licencia-de-conducir/</a></p>
<p><b>Taxi de sitio</b></p>	<p>Es un vehículo de transporte con conductor que ofrece servicios de transporte de una persona o un grupo pequeño de pasajeros dirigidos a igual o diferentes sitios. Tiene una base y solo ahí se puede abordar. El costo del viaje varía dependiendo la ubicación. No se regulan por taxímetro. Afectación directa: taxis ilegales, plataformas digitales (uber/didi). Los prestadores de los diversos servicios incumplen con las obligaciones contraídas al momento de que se les reconoce la calidad de concesionarios del servicio contenidas en la Ley del Transporte de Tamaulipas y su Reglamento en vigor.</p>	<p>Revela auditoría que, de las 18 mil 084 unidades del transporte público en Tamaulipas en algunos casos, no reúnen las condiciones óptimas de seguridad. El 53 por ciento de estas unidades están fuera del marco legal. Las Empresas Redes de Transporte como Didi y Uber, las cuales derivaron reformas a la Ley de Transporte del Estado para Controlar el Servicio. Cabe destacar que, de acuerdo con el informe, Didi cuenta con un total de 2 mil 791 vehículos y Uber con 419, ambos en los municipios de Tampico, Matamoros, Nuevo Laredo, Reynosa y Ciudad Victoria.</p>	<p>Subsecretaría de Transporte Público. (2021, mayo). <i>Diagnóstico del Programa Presupuestario E221 Modernización del transporte público</i>. Secretaría General de Gobierno.  <a href="https://www.milenio.com/politica/comunidad/transporte-publico-tamaulipas-servicio-forma-irregular">https://www.milenio.com/politica/comunidad/transporte-publico-tamaulipas-servicio-forma-irregular</a></p>
<p><b>Taxi libre</b></p>	<p>Esta opción de transporte tiene la ventaja de ser frecuente y con tarifas más económicas. La desventaja radica en la falta de confianza que suele generar elegir un taxi al azar.</p>	<p>La tarifa nocturna, que aplica de 11 de la noche a 6 de la mañana, incrementará 20% sus precios.</p>	<p>Subsecretaría de Transporte Público. (2021, mayo). <i>Diagnóstico del Programa Presupuestario E221 Modernización del transporte público</i>. Secretaría General de Gobierno.  <a href="https://www.eleconomista.com.mx/finanzaspersonales/Taxi-de-calle-de-sitio-o-de-mi-smartphone-20150512-0178.html">https://www.eleconomista.com.mx/finanzaspersonales/Taxi-de-calle-de-sitio-o-de-mi-smartphone-20150512-0178.html</a></p>

## Anexo 2. Árbol del Problema

La instancia evaluadora deberá registrar o elaborar, a partir de la información proporcionada por el Pp, el Árbol del Problema, el cual contenga el problema central y el análisis de las causas y efectos identificados y, en su caso, las mejoras que se deriven del análisis y valoración, con base en la Guía para la construcción de la MIR y la Guía para la elaboración de Indicadores que publica la SHCP.

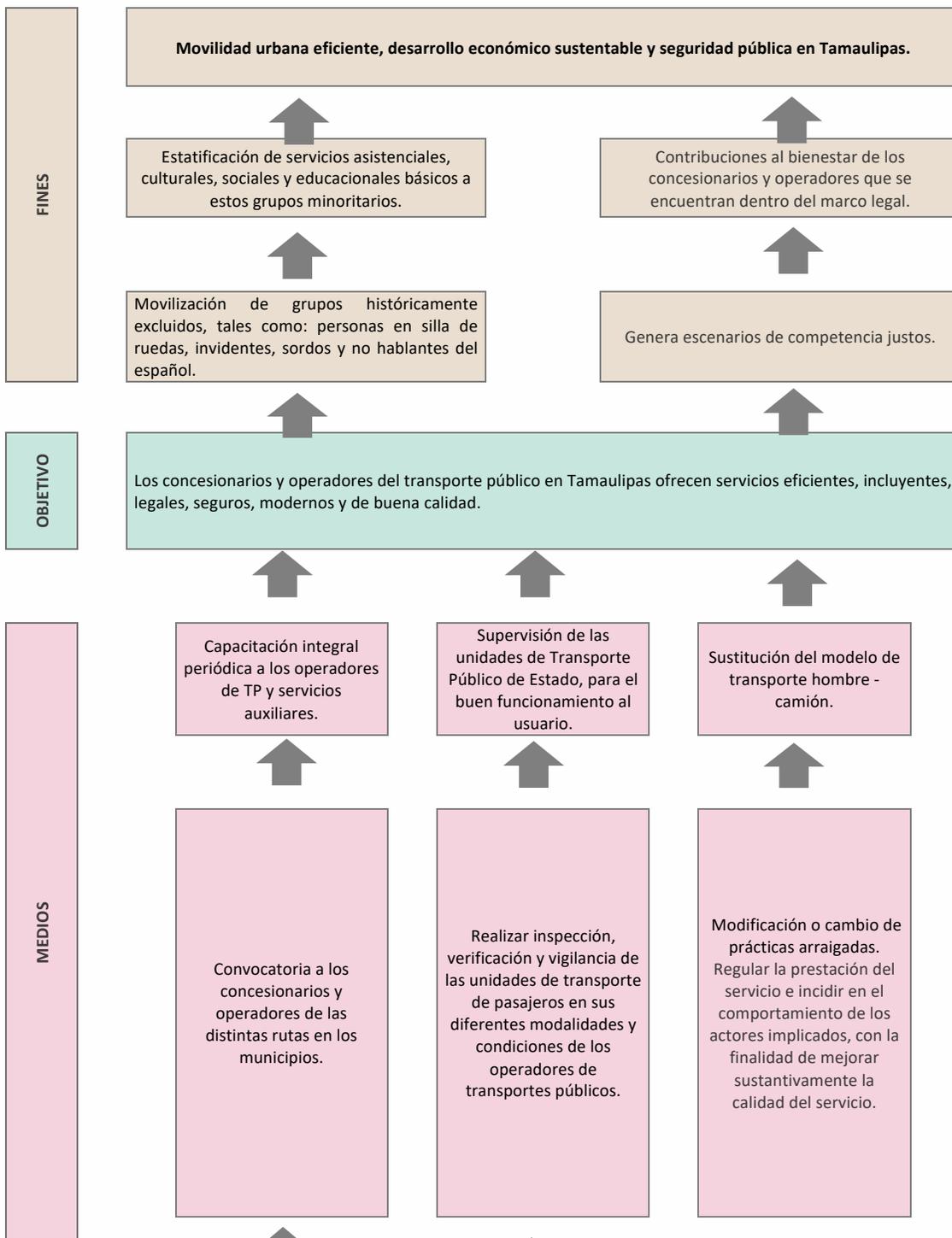
### Estructura del Árbol del Problema



### Anexo 3. Árbol de Objetivos

La instancia evaluadora deberá registrar o elaborar, a partir de la información proporcionada por el Pp, el Árbol de Objetivos en consistencia con el Árbol del Problema (Anexo 2), el cual contenga el objetivo central y el análisis de los medios y fines identificados y, en su caso, las mejoras que se deriven del análisis y valoración, con base en la Guía para la construcción de la MIR y la Guía para la elaboración de Indicadores que publica la SHCP.

#### Estructura del Árbol de Objetivos



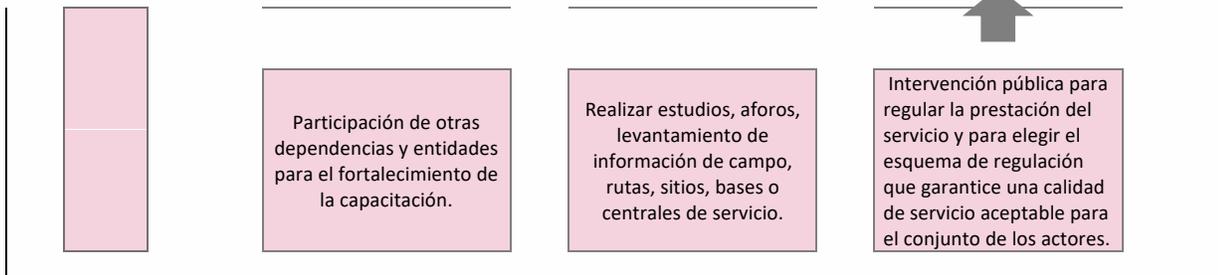


UAT

VERDAD, BELLEZA, PROBIIDAD



SECRETARÍA  
GENERAL DE  
GOBIERNO



### Anexo 4. Estrategia de Cobertura

<b>Clave y nombre del Pp:</b>	E221 Modernización del transporte público		
<b>Tipo de Evaluación:</b>	En materia de Diseño	<b>Año de la Evaluación:</b>	2021

A fin de aportar claridad en el presente anexo, se retomarán las definiciones conceptuales de las Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida, incluidas en la pregunta 8 de estos TdR, ya sean las definidas por el Pp o en ausencia de éstas, las que definió la instancia evaluadora como parte de su respuesta, en consenso con el Pp.

#### Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida

Población	Definición
<b>Potencial (PP)</b>	Son todos aquellos concesionarios y operadores de las unidades de transporte público encargadas de la prestación de servicios.
<b>Objetivo (PO)</b>	Son todos aquellos concesionarios y operadores de las unidades de transporte público encargadas de la prestación de servicios.
<b>Atendida (PA)</b>	La cantidad de concesionarios y operadores de las unidades de transporte público encargados de prestar servicios.

La instancia evaluadora registrará la evolución en la cobertura de las poblaciones, registrando la información por año, según la disponibilidad de la información por parte del Pp o, en su caso, registrará su propuesta de cobertura, en consenso con el Pp.

#### Evolución de la cobertura

Población	Unidad de medida	Año 2020	
<b>Potencial (P)</b>	Concesionarios y operadores	No hay definida una PP	--
<b>Objetivo (O)</b>	Concesionarios y operadores	No hay definida una PO	--
<b>Atendida (A)</b>	Concesionarios y operadores	No hay definida una PA	--
<b>(A/O) x 100</b>	%	%	%

La instancia evaluadora analizará la estrategia de cobertura del Pp y emitirá su valoración o, en su caso, realizará su propuesta, en consenso con el Pp.

#### Análisis de la estrategia de cobertura

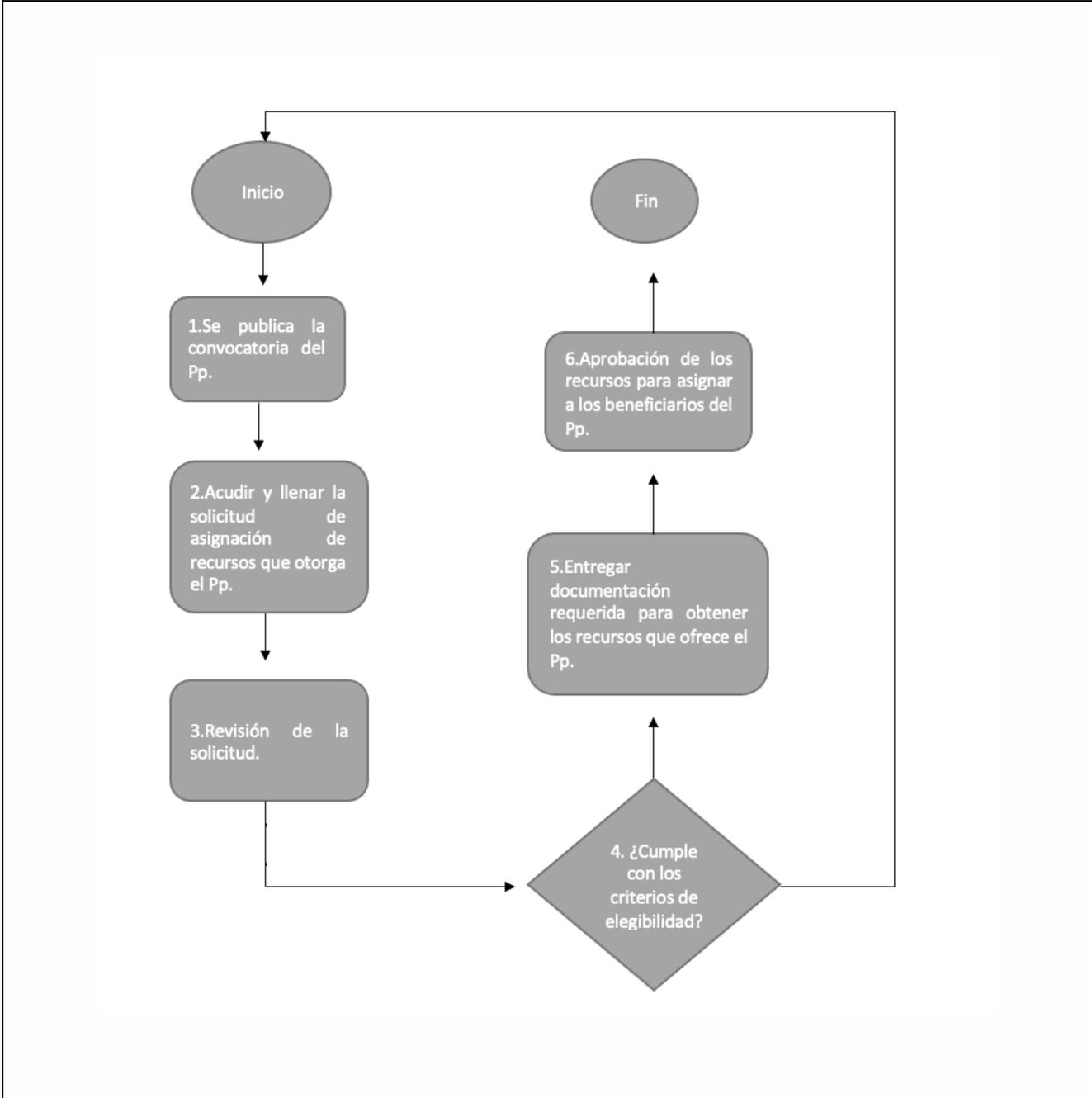
La estrategia de cobertura contempla o incluye al menos:					Valoración	Propuesta
Método de cálculo documentado	Si	No	X	Parcial	--	<b>Elegir un método de cálculo viable con el Pp</b>
Consistencia con el diseño del programa	Si	X	No	Parcial	--	<b>Definir a la población claramente</b>
El presupuesto requerido	Si	No	X	Parcial	--	<b>Desglosar el presupuesto</b>
Metas a corto plazo factibles	Si	X	No	Parcial	--	<b>Establecer metas factibles en el corto plazo</b>
Análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas	Si	X	No	Parcial	--	<b>Realizar análisis de posibles riesgos</b>
Indicadores claros	Si	X	No	Parcial	--	<b>Definir indicadores claros</b>

### Anexo 5. Mecanismo de solicitud

Para la realización de este anexo, la instancia evaluadora:

1. Elaborará el flujograma de las actividades que realiza el Pp para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de acceso a los bienes/servicios/subsidios que otorga.
2. Detectará y registrará las áreas de mejora identificadas en los procedimientos.

### Flujograma



### Anexo 5. Mecanismo de solicitud

#### Áreas de mejora

A partir del análisis del procedimiento y el flujograma elaborado, la instancia evaluadora identificará áreas de mejora y realizará una propuesta con base en la siguiente tabla:

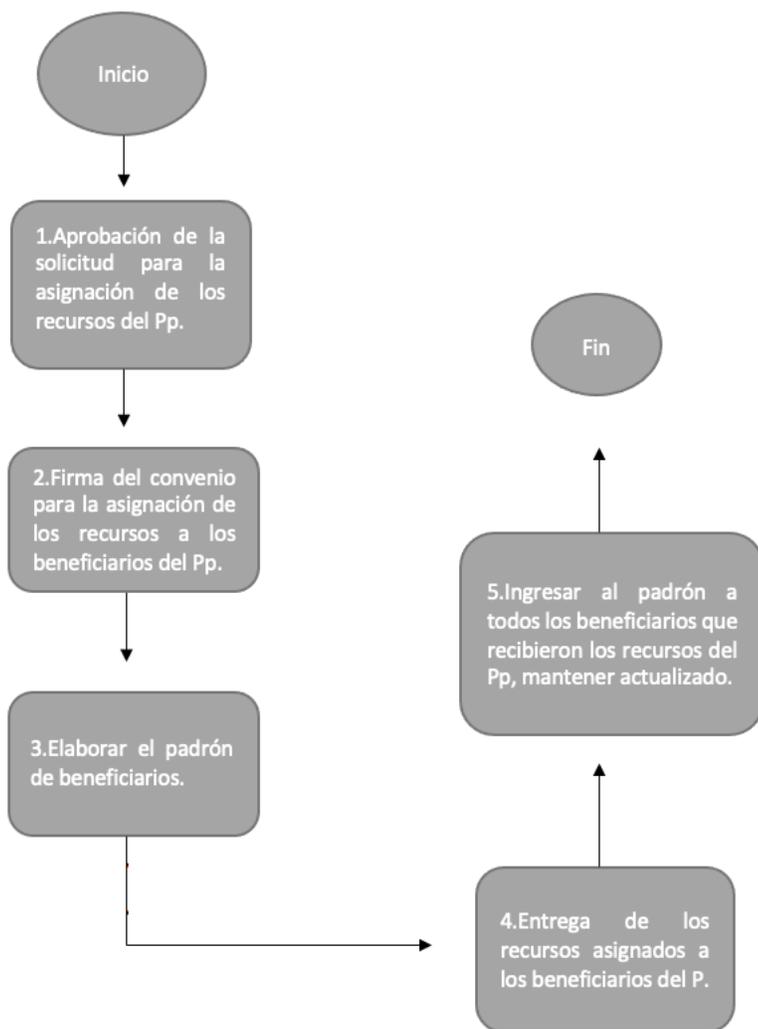
Proceso	Mejora identificada	Argumentación	Propuesta
2. Acudir y llenar la solicitud de asignación de los recursos que otorga el Pp.	Identificar a la población potencial y objetivo.	La población objetivo y potencial que se identifique con las características establecidas acudirá para solicitar ser beneficiario del Pp.	Definir claramente a la población potencial y objetivo que tendrá acceso a llenar las solicitudes para la asignación de los recursos.
4. ¿Cumple con los criterios de elegibilidad?	Identificar los criterios de elegibilidad para participar en la convocatoria de asignación de recursos.	Con las características definidas claramente, se definirán los criterios de elegibilidad para identificar a las poblaciones que pueden ser acreedoras de los recursos asignados por el Pp.	Identificar los criterios de elegibilidad que permitirán asignar los recursos a los que resulten beneficiarios.

### Anexo 6. Mecanismo de entrega

Para la realización de este anexo, la instancia evaluadora:

1. Elaborará el flujograma de las actividades que realiza el Pp para la entrega de los bienes y/o servicios que otorga.
2. Detectará y registrará las áreas de mejora identificadas en los procedimientos.

#### Flujograma



### Anexo 6. Mecanismo de entrega

#### Áreas de mejora

A partir del análisis del procedimiento y el flujograma elaborado, la instancia evaluadora identificará áreas de mejora y realizará una propuesta con base en la siguiente tabla:

Proceso	Mejora identificada	Argumentación	Propuesta
3. Elaborar un padrón de beneficiarios.	Identificar las características de los beneficiarios para elaborar el padrón.	Con las características identificadas de la población atendida se podrá elaborar de una manera eficiente el padrón de beneficiarios.	Definir claramente a la población atendida.
5. Ingresar al padrón a todos los beneficiarios que recibieron los recursos del Pp, mantener actualizado.	Identificar a la población atendida.	Una vez identificada a la población atendida el padrón de beneficiarios podrá mantenerse actualizado.	Elaborar y mantener actualizado el padrón de beneficiarios.

## Anexo 7. Procedimiento de actualización de la población atendida

### Procedimiento documentado

1. ¿El programa cuenta con un procedimiento documentado y normado para la integración, actualización y depuración de la población atendida?

*Indicar el nombre del documento*

- Existe un procedimiento específico y está documentado. Manual Técnico SiEDiGET
- Existe un procedimiento específico, pero no está documentado.
- Se encuentra normado en alguna Ley, Lineamiento, ordenamiento institucional u otro.

2. El procedimiento contempla los siguientes elementos sobre el padrón de la población atendida:

- | Integración  | Actualización   | Depuración  |
|--|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Establece una estructura homologada de la información.   | <input checked="" type="checkbox"/> Establece un periodo de actualización del padrón. | <input checked="" type="checkbox"/> Establece un mecanismo para detectar inconsistencias y homologar información.                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> Incluye las principales características de la población atendida y de los bienes y/o servicios otorgados | <b>Indique el periodo de actualización establecido:</b><br><b>Anualmente</b>          | <input type="checkbox"/> Establece un mecanismo para detectar duplicidades de apoyos otorgados por el mismo Pp o por otros programas. |
| <input checked="" type="checkbox"/> Se asigna una clave o identificador único que permita dar seguimiento a población atendida en el tiempo. |   |   |

### Sistematización y disponibilidad de la información

3. ¿El Pp cuenta con un sistema informático para la integración, actualización y depuración de la población atendida?

- Sí *Indicar el nombre del sistema:* SiEDiGET
- No *Seleccione el procedimiento manual que realiza el Pp:*
- Utiliza una base de datos en Excel, Access, SPSS u otro programa informático.
- Cuenta con Registros Administrativos que almacena en físico o escaneados.

4. La información del padrón:

- Está disponible para consulta interna.
- Está disponible para consulta pública. *Indique la liga del sitio web:* \_\_\_\_\_

### Seguridad de la información

5. La información del padrón, ¿contiene datos sensibles?

- Sí
- No

6. ¿El procedimiento contempla un mecanismo que garantice la seguridad de la información?

- Sí
- No

### Comentarios u observaciones de la instancia evaluadora

El Pp no cuentan con un padrón de beneficiarios completo, es decir, no se incluyen características de la población atendida y no tienen asignada una clave única para su pronta identificación. Cuentan con un sistema dedicado para la operación del Pp, el cual se denomina SiEDiGET, al cual se accede con clave de usuario y contraseña, y al interior permite capturar información de los concesionarios del transporte público.

### Anexo 8. Presupuesto

La instancia evaluadora deberá especificar el monto del presupuesto aprobado para el primer año de operación del Pp.

#### Recursos presupuestarios

Capítulo de gasto	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	23,067,384.93
2000 Materiales y suministros	4,188,434.61
3000 Servicios generales	1,854,736.21
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	6,200.00
6000 Inversión pública	
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	
8000 Participaciones y aportaciones	
9000 Deuda pública	
<b>TOTAL</b>	<b>29,116,755.75</b>

La instancia evaluadora deberá especificar la fuente de los recursos mediante los cuales se financia el Pp.

#### Fuente u origen de los recursos

Fuente de Recursos	Porcentaje respecto al presupuesto estimado
Recursos Fiscales	12
Otros recursos [Ramo 28]	88
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>

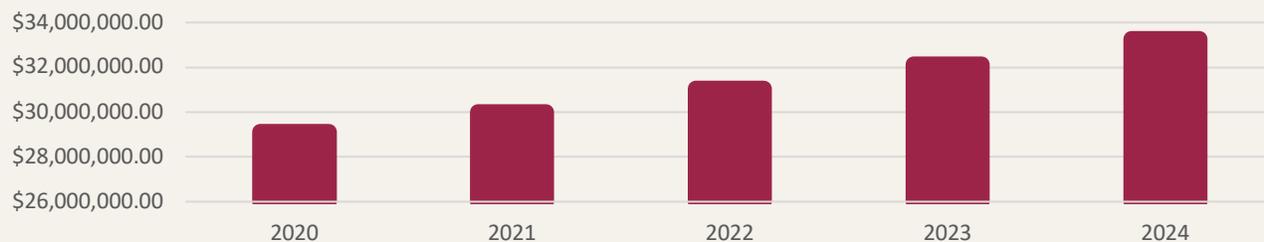
La instancia evaluadora deberá especificar, a partir de los capítulos de gasto señalados, el desglose de los gastos para generar los bienes y/o los servicios para el primer año de operación.

#### Gastos

Gasto	Metodología	Estimación	Fuente de información
<b>Operación</b>	<b>Servicios personales + Materiales y suministros + Servicios generales</b>	29,110,555.75	Dirección de Planeación y Control Hacendario
<b>Mantenimiento</b>	<b>NA</b>	NA	NA
<b>Capital</b>	<b>Total - Operación</b>	6,200.00	Dirección de Planeación y Control Hacendario
<b>Unitario</b>	<b>Total / Total concesionarios</b>	1,610.08	Dirección de Planeación y Control Hacendario
<b>TOTAL</b>	<b>Operación + Capital</b>	29,116,755.75	Dirección de Planeación y Control Hacendario

La instancia evaluadora deberá especificar las estimaciones presupuestales para mantener la operación del programa en el corto o mediano plazo, considerando las previsiones para atender a la población objetivo en ejercicios fiscales subsecuentes. Para ello, es posible utilizar un esquema como el siguiente ejemplo.

#### Presupuesto estimado



### Anexo 9. Alineación a objetivos de la planeación nacional

Clave y nombre del Pp:	E221 Modernización del Transporte Público
Objetivo central del Pp evaluado:	Lograr un nivel de satisfacción en los ciudadanos de Tamaulipas brindando un servicio de calidad en el transporte público

#### Instrucciones:

- Registrar la alineación del objetivo central del Pp al objetivo prioritario y hasta tres estrategias prioritarias de los programas sectoriales o institucionales, según corresponda, derivados del PND vigente, e incorporar una breve argumentación sobre la contribución del Pp en la consecución del objetivo y estrategias prioritarias identificadas, así como la valoración de la instancia evaluadora sobre la pertinencia de dicha alineación.
- En caso de identificar áreas de mejora en la alineación establecida por el Pp, la instancia evaluadora registrará su propuesta incorporando la argumentación y valoración correspondiente.
- Adicionalmente, la instancia evaluadora podrá identificar la contribución del objetivo central del Pp al logro de un objetivo prioritario y hasta tres estrategias prioritarias de los programas especiales y regionales derivados del PND vigente.

#### a) Valoración de la alineación establecida

Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Ninguno	NA	NA	NA	NA

#### b) Propuesta de alineación a programas sectoriales o institucionales

Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024	Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional	Fortalecer las políticas públicas de seguridad de todos los modos de transporte, establecer estándares y llevar a cabo una estricta supervisión y verificación de las instalaciones, equipos y servicios del transporte, contar con inspectores y verificadores especializados y certificados, y garantizar las adecuadas condiciones de salud del personal que opera el transporte, en todas las modalidades	Ninguna	Los cambios sugeridos al diseño del Pp ayudarían a que éste contribuyera a este objetivo prioritario del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.

#### c) Alineación a programas especiales y regionales (opcional)

Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Ninguno	NA	NA	NA	NA

### Anexo 10. Alineación a los ODS

Nombre del Pp:	Modernización del Transporte Público	Modalidad y clave:	E221
Objetivo central del Pp evaluado:	Lograr un nivel de satisfacción en los ciudadanos de Tamaulipas brindando un servicio de calidad en el transporte público.		

#### Vinculación establecida por el Pp

Registrar la vinculación del objetivo central del Pp evaluado con los ODS y sus metas específicas. Con base en la documentación normativa o institucional del Pp. Asimismo, la instancia evaluadora realizará una valoración de dicha vinculación, considerando la contribución efectiva del Pp en la meta.

Marcar con una "X" el/los ODS con los que se vincula el objetivo del Pp:

										X						

ODS	Meta	Vinculación	Valoración de la vinculación (instancia evaluadora)
Ciudades y comunidades sostenibles	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	Indirecta	La vinculación es indirecta debido a que el objetivo del Pp no se centra en la modernización del transporte público. Los servicios que ofrece tampoco permiten que exista un cambio sustancial de las condiciones en las que actualmente opera el transporte público en la entidad.

#### Propuesta de vinculación de la instancia evaluadora

En caso de que la instancia evaluadora detecte áreas de mejora en la vinculación del objetivo central del Pp evaluado con los ODS y sus metas o en caso de no contar con evidencia documental de la misma, elaborará una propuesta de vinculación y la justificación de ésta, considerando la contribución efectiva del Pp en la meta.

Marcar con una "X" el/los ODS con los que se propone vincular el objetivo del Pp:


ODS	Meta	Vinculación	Justificación de la propuesta (instancia evaluadora)

#### Consideraciones:

- >> **ODS:** Se incluirá el número y la redacción fidedigna del ODS conforme a lo establecido por el PNUD.
- >> **Meta:** Se incluirá la redacción fidedigna de la meta del ODS conforme a lo establecido por el PNUD.

>> La información de los ODS y sus metas pueden consultarse en:

<http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

>> **Vinculación**

**Directa:** el objetivo central del Pp contribuye claramente al cumplimiento de la(s) meta(s) ODS identificada(s).

**Indirecta:** el objetivo central del Pp propicia la generación de condiciones que contribuyen al cumplimiento de la(s) meta(s) de ODS identificada(s), a pesar de no ser su objetivo principal.

### Anexo 11. Complementariedades, similitudes y duplicidades

#### Información del Pp evaluado

Nombre del Programa:	Modernización del transporte público	Modalidad y clave:	E221
Dependencia/Entidad:	Subsecretaría del Transporte Público	Ramo:	NA
Unidad Responsable:	Subsecretaría del Transporte Público	Clave:	NA
Tipo de Evaluación:	En materia de Diseño	Año de la Evaluación:	2021

#### Información de los Pp analizados

Nombre del Pp	Modalidad y clave	Dependencia o Entidad:	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relación identificada	Argumentación	Recomendación
Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre marítimo y aéreo	G002	Secretaría de Comunicaciones y Transportes	9	Operaciones inseguras del transporte ferroviario, terrestre y marítimo	Los concesionarios, permisionarios, y/u operadores de los diversos medios de transporte que son objeto de inspecciones, verificaciones y supervisiones por parte de la SCT como autoridad, tienen un alto índice de presentar operaciones seguras, apegadas a la normatividad por lo que disminuyen riesgo en la seguridad del transporte en todas sus modalidades.	Concesionarios y permisionarios del transporte público	Nacional	Supervisión y verificación del transporte	Similares en los servicios que otorgan	Amos programas entre gan servicios de verificación y supervisión del transporte.	Identificar la población objetivo como los concesionarios y operadores del transporte público de Tamaulipas

#### DESCRIPCIÓN

Nombre del Pp	Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo
Modalidad y clave	G002
Dependencia o Entidad:	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Ramo	09 – Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Problema público que busca resolver	Operaciones inseguras del transporte ferroviario, terrestre y marítimo
Objetivo central	Los concesionarios, permisionarios, y/u operadores de los diversos medios de transporte que son objeto de inspecciones, verificaciones y supervisiones por parte de la SCT como autoridad, tienen un alto índice de presentar operaciones seguras, apegadas a la normatividad por lo que disminuyen riesgo en la seguridad del transporte en todas sus modalidades.
Población objetivo	Concesionarios y permisionarios del transporte público.
Cobertura geográfica	Nacional
Bien y/o servicio otorgado	Supervisión y verificación del transporte.
Relación identificada	Existen similitudes en los servicios que ofrecen, aunque tienen poblaciones objetivo diferentes.
Argumentación	es importante reconocer que el Pp analizado es de la modalidad G, mientras que el Pp evaluado es de la modalidad E.
Recomendación	Identificar la población objetivo como los concesionarios y operadores del transporte público de Tamaulipas.

### Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

#### Características del Instrumento de Seguimiento del Desempeño

Criterio	Respuesta	Nombre del indicador	Definición	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Comportamiento del indicador	Propuesta de mejora del indicador
El cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del Pp	No	Tasa de variación de la satisfacción con el servicio público	Mide la variación entre el porcentaje de satisfacción con el servicio de transporte público de la población usuaria en el año a evaluar respecto al año base	$[(\text{Porcentaje de la población que confía en el Gobierno de Tamaulipas } t1 / \text{Porcentaje de la población que confía en el Gobierno de Tamaulipas } t0) - 1] * 100$	Porcentaje	Bianual	32.5%	No disponible	Una vez que se hagan las modificaciones necesarias en el Fin del Pp, puede medirse la variación del porcentaje de la población satisfecha con los servicios de transporte público en la entidad. Dicho indicador podría medirse mediante la siguiente fórmula: $[(\% \text{ de población satisfecha}_t / \% \text{ de población satisfecha}_{t-1}) - 1] * 100$
La cobertura de la población	No	Atención a quejas de usuarios	Mide el total de asuntos en materia de transporte público que fueron atendidos y resueltos por la Subsecretaría de Transporte Público de manera satisfactoria	Total de problemas sociales en materia de transporte público atendidos resuelto/Total de problemas sociales en materia de TP que se presentan	Porcentaje	Anual	100%	No disponible	Una vez que se hagan las adecuaciones necesarias en el objetivo central del Pp, un indicador que podría ser útil para evaluar el desempeño del Pp en el Propósito de éste puede ser: (Concesionarios y operadores que modernizaron sus unidades / Concesionarios y operadores)*100
La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios	No	Promedio de servicios de auxilio otorgado en los tramos carreteros en el estado de Tamaulipas	Mide el número promedio de servicios de auxilio mecánico a los usuarios que se realizan en cada tramo carretero del estado, con presencia de unidades	(Suma de la proporción de los servicios de auxilio otorgado de cada tramo carretero con presencia de unidades / Total de tramos carreteros con presencia de unidades)*100	Promedio	Mensual	56%	No disponible	En la evaluación se encontró que este servicio no corresponde con el objetivo ni con el Fin del Pp. Se sugiere quitarlo como un servicio del Pp. En caso de que se insista en mantenerlo dentro del Pp, debe optarse entre un promedio o un porcentaje, ya que el nombre sugiere lo primero, pero el método de cálculo y la meta sugieren lo segundo.
	No	Promedio de unidades de transporte público que	Promedio de unidades de Transporte Público que	(Total de unidades revisadas/Total de unidades	Promedio	Anual	3%	No disponible	El nombre del indicador debe cambiarse por "Porcentaje de unidades de transporte público que son revisadas"



	son revisadas	son revisadas	existentes en el padrón)*100					
No	Porcentaje de títulos de concesiones expedidas	Mide el total de títulos de concesión de transporte público que fueron validadas y expedidas	(Total de concesiones expedidas/Total de concesiones validadas)*100	Porcentaje	Anual	34.2%	No disponible	El nombre del indicador debe cambiarse por "Porcentaje de títulos de concesión expedidas", y la fórmula debe modificarse por (Concesiones expedidas/Solicitudes de concesión)*100
No	Proporción de unidades de transporte público en óptimas condiciones	Mide el total de unidades de transporte público que se encuentran en óptimas condiciones respecto al total registradas en el padrón	(Total de unidades de transporte público en óptimas condiciones dentro del padrón vehicular/Total de unidades de TP registradas en el padrón)*100	Porcentaje	Mensual	50%	No disponible	El nombre del indicador debe cambiarse por "Porcentaje de unidades de transporte público en óptimas condiciones", además debería especificarse en condiciones de qué tipo.
No	Proporción de población discapacitada en uso de las unidades de transporte especializado	Mide el total de población discapacitada que hace uso del transporte público especializado	(Población discapacitada en uso el transporte especializado/Población total discapacitada en Tamaulipas)*100	Porcentaje	Anual	25%	No disponible	El nombre del indicador debe reemplazarse por "Porcentaje de población discapacitada usuaria de unidades de transporte público especializado"
La gestión de los principales procesos (actividades) del Pp	No	Promedio de unidades de auxilio por cada tramo carretero	Pendiente	Porcentaje	Anual	.88	No disponible	El nombre del indicador debe reemplazarse por "Porcentaje de unidades de auxilio por tramo carretero".
	No	Proporción de tramos carreteros con unidades de auxilio	Mide la cantidad de tramos carreteros con presencia de al menos una unidad de auxilio	Porcentaje	Semestral	71%	No disponible	El nombre del indicador debe reemplazarse por "Porcentaje de tramos carreteros con unidades de auxilio"



Sí	Porcentaje de unidades que revalidaron documentación	Mide el total de concesionarios de unidades que cumplieron con su revista documental	(Total de unidades que revalidaron documentación/Total de unidades registradas en padrón)*100	Porcentaje	Mensual	7%	No disponible	La definición del indicador debe corregirse, ya que no se está midiendo el total, sino un porcentaje.
Sí	Porcentaje de unidades de transporte que acreditaron la revisión físico-mecánica	Mide el total de unidades de transporte público registradas en el padrón que acreditaron la revisión físico-mecánica	(Total de unidades que pasaron revista mecánica/Total de unidades que se encuentran registradas en padrón)	Porcentaje	Mensual	2%	No disponible	La definición del indicador debe corregirse, ya que no se está midiendo el total, sino un porcentaje.
Sí	Proporción de revalidación de concesiones de transporte público	Mide la cantidad de concesiones revalidadas respecto a las vencidas	(Total de revalidaciones de concesiones /Total de concesiones de transporte vencidas)	Proporción	Anual	20%	No disponible	Existe una discrepancia entre el nombre del indicador, la fórmula de cálculo y la meta. Las primeras dos se refieren a proporciones, mientras que la meta a un porcentaje. Es necesario homologar el criterio. Por otro lado, el indicador mide una proporción o un porcentaje, no una cantidad. Eso deberá definirlo la UR. Se recomienda utilizar porcentaje.
Sí	Porcentaje de operadores de transporte de pasajeros supervisados	Mide la cantidad de operadores de unidades de transporte de pasajeros en sus diferentes modalidades que cuentan con su documentación vigente respecto a los operadores registrados en el padrón	(Operadores de transporte público con documentación presentada vigente/Padrón de operadores de transporte público)*100	Porcentaje	Anual	15%	No disponible	Corregir la definición del indicador, debido a que éste no mide la cantidad sino el porcentaje.
Sí	Porcentaje de las unidades de transporte público de pasajeros revisadas	Mide la cantidad de unidades de transporte de pasajeros en sus diferentes	(Unidades de transporte público con documentación presentada	Porcentaje	Trimestral	43%	No disponible	Corregir la definición del indicador, debido a que éste no mide la cantidad sino el porcentaje. En la fórmula es conveniente utilizar lo siguiente: (Unidades de TP con



UAT

VERDAD, BELLEZA, PROBIIDAD



SECRETARÍA  
GENERAL DE  
GOBIERNO

		modalidades a las que se les realizó al menos una inspección de condiciones y reglamentación registradas en el padrón	vigente/Padrón de unidades de transporte público)*100					documentación vigente/Unidades de TP en el padrón)*100
No	Porcentaje de supervisión, estudios de rutas y bases de servicio	Mide el total de rutas, sitios, bases o centrales de servicio, que se analizaron	(Total de rutas y bases que fueron analizadas/Total de rutas y bases de servicio de transporte público existentes)*100	Porcentaje	Trimestral	80%	No disponible	Corregir la definición del indicador, debido a que éste no mide la cantidad sino el porcentaje. Se sugiere dividir en varias partes el indicador ya que se están sumando variables de diferente unidad de medida.
No	Porcentaje de municipios con unidades especializadas o de transporte público	Mide la cobertura municipal en donde se cuenta con al menos una unidad especializada de transporte público para personas con discapacidad	(Total de municipios en el estado con unidades especializadas/Total de municipios en el estado)	Proporción	Anual	100%	No disponible	Corregir la definición del indicador, debido a que éste mide una proporción no un porcentaje. Para que sea consistente la fórmula debe de ser: (Cantidad de municipios con unidades especializadas en la entidad/Total de municipios en la entidad)*100
No	Porcentaje de eficacia para la gestión del FOTRADIS	Mide el porcentaje en el cumplimiento de requisitos registrados en tiempo y forma en el portal de internet establecido por la Unidad Política de Crédito Público de la SHCP del FOTRADIS	(Requisitos registrados en tiempo y forma en el portal de internet establecido por la UPCP/Total de requisitos establecidos por la UPCP)	Porcentaje	Anual	100%	No disponible	Existe discrepancia entre la unidad de medida y la fórmula de cálculo. Esta última sugiere el cálculo de una proporción, mientras que la FDI indica que es un porcentaje. Para que sea consistente debe multiplicarse la fórmula actual por 100.

### Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

#### Características de los indicadores

	Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Justificación	Propuesta de mejora del indicador
MIR	Fin	Tasa de variación de la satisfacción con el servicio público	No	No	Sí	Sí	No	<p>El nombre del indicador no es claro, tiene un problema claro de redacción, además, "el servicio público" es un concepto demasiado amplio. Es imposible saber si el indicador es relevante debido a que no se tiene claro qué aspectos están considerados dentro de su cálculo. Es económico, debido a que al Pp no le cuesta calcularlo, es monitoreable de manera independiente ya que se encuentra disponible en la página del INEGI, no obstante, no es adecuado, ya que se desconoce qué variables están considerándose</p>	<p>Replantear el indicador en términos de esta ENCIG, sería útil acotarlo a uno de los componentes que dicha encuesta evalúa, el cual es transporte público. Se sugiere utilizar la variación bianual del porcentaje de población satisfecha con los servicios de transporte público. Para tal efecto, es recomendable revisar el diseño conceptual de la ENCIG:</p> <p><a href="https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2019/#Documentacion">https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2019/#Documentacion</a>. Por otro lado, si la intención es evaluar la satisfacción de los usuarios del transporte público, pueden recurrir a una metodología rigurosa, la cual pueden consultar en el siguiente vínculo:</p> <p><a href="https://www.researchgate.net/publication/272787614_Indice_Mexicano_de_Satisfaccion_de_los_Beneficiarios_de_Programas_Sociales_Implementados_por_la_SEDESOL_en_Mexico_IMSAB">https://www.researchgate.net/publication/272787614_Indice_Mexicano_de_Satisfaccion_de_los_Beneficiarios_de_Programas_Sociales_Implementados_por_la_SEDESOL_en_Mexico_IMSAB</a></p>
	Propósito	Atención a quejas de usuarios	No	No	Sí	No	No	<p>El nombre de este indicador tampoco es claro, ya que el nombre es ambiguo, debería de sugerir desde el nombre si se refiere a un conteo, un promedio, un porcentaje u otra medida, ya sea de tendencia central o de dispersión. El indicador es irrelevante, no provee información valiosa sobre aquello que se quiere medir. Es difícil hallar la conexión entre el nombre del indicador con la fórmula de cálculo, así como también las variables que se utilizan. Tal como está planteado, sugiere que no es económico ya que para efectuar su cálculo tendrían que medirse los problemas sociales en materia de transporte público, para lo cual no existe información pública disponible, lo cual implica que tendría que generarse. Es no</p>	<p>Debido a que este indicador debe medir el desempeño del programa para el logro del objetivo central del Pp, se recomienda, en primer lugar, replantear el objetivo del Pp en función de los servicios que provee, ajustando también su población objetivo. Después de haber hecho esto, debe de plantearse un indicador que permita evaluar el desempeño para lograr el objetivo planteado. Un indicador útil sería la tasa de variación anual de los concesionarios y operadores que</p>

							monitoreable, debido a que no se encontró evidencia del reporte ejecutivo de la Subsecretaría de Transporte Público, principal insumo para llevar a cabo su cálculo. Finalmente, se considera que es un indicador no adecuado ya que no provee suficientes bases para medir, evaluar o valorar el desempeño	modernizan sus unidades.
Componentes	Promedio de servicios de auxilio otorgado en los tramos carreteros en el estado de Tamaulipas	No	No	Sí	No	No	El nombre del indicador no es claro, debido a que no especifica a qué es relativo el promedio. Se considera que es relevante debido a que provee información valiosa para lo que quiere medir. Es económico debido a que los datos requeridos para su cálculo se van generando conforme se va prestando el servicio, así que no se requiere de mayor despliegue de recursos humanos ni financieros para generar esta información. Es un indicador no monitoreable, ya que la estimación sólo podría llevarla a cabo la UR. Finalmente es no adecuado, su fórmula de cálculo es inconsistente con el nombre del indicador. Su cálculo sugiere sumar proporciones de servicios de auxilio otorgado por cada tramo carretero con presencia de unidades y dividir esa suma sobre el total de tramos carreteros con presencia de unidades, y después multiplicarlo por 100	Ninguna. Se considera que este componente no debería formar parte del diseño de este Pp.
	Promedio de unidades de transporte público que son revisadas	No	No	Sí	No	No	El nombre del indicador no es claro, debido a que no especifica a qué es relativo el promedio. Debe indicarse si es un promedio temporal, por persona, por unidad monetaria, por mencionar algunos. Es un indicador que dada la característica anterior es no relevante, ya que no es clara la información que provee. Posiblemente sea económico, ya que los datos para calcularlo se generen por sí mismos al llevar las actividades del Pp. Es no monitoreable debido a que los datos que permiten generar el indicador no son de dominio público. Finalmente es no adecuado.	Corregir en primer lugar la fórmula de cálculo, ya que ésta corresponde al cálculo de un porcentaje. Esto implica también cambiar la meta. Por otro lado, debe de elegirse respecto a qué unidad será calculado el promedio.
	Porcentaje de títulos de concesiones expedidas	Sí	No	Sí	No	No	El nombre del indicador es claro, no se presta a ambigüedades, no obstante, el nombre no tiene nada que ver con la fórmula de cálculo. Si lo que se busca es una proporción, entonces el indicador no debe de multiplicarse por 100. Si, por el contrario, se busca un	En este indicador es necesario que la población que se tiene en el numerador sea un subconjunto de la población del numerador para que tenga sentido el cálculo. Aparentemente



							porcentaje, la fórmula de cálculo es la apropiada, sin embargo, el nombre debe de cambiarse por porcentaje de títulos de concesiones expedidas. El indicador es no relevante, ya que se desconoce lo que se pretende medir. Es económico debido a que los datos requeridos para su cálculo son fáciles de conseguir. Por otro lado, es no monitoreable debido a que los datos no son de dominio público. Finalmente, el indicador es no adecuado, ya que no ofrece información valiosa	se están comparando poblaciones distintas. Una opción es calcular el indicador como sigue: $[(\text{Concesiones expedidas} / \text{Solicitudes de concesión}) * 100]$ . Esto daría como resultado el porcentaje de títulos de concesión expedidas.
	Porcentaje de unidades de transporte público en óptimas condiciones	No	No	Sí	No	No	El nombre del indicador no es claro, ya que, en ninguna parte del diagnóstico, incluso en otro documento normativo se define lo que es una unidad de transporte público en óptimas condiciones, la UR debe definir este constructo para poder utilizarlo en sus indicadores y que sea comprensible. Es un indicador que no tiene relevancia debido a que la información que provee no es útil para medir el desempeño. Es un indicador económico debido a que los datos requeridos son fáciles de conseguir. El indicador es no monitoreable, ya que la información necesaria para su cálculo es responsabilidad de la UR. Finalmente, es no adecuado para medir el desempeño	Utilizar un indicador apropiado para medir el desempeño de la UR, en este caso, la cantidad de unidades de transporte en óptimas condiciones no depende de ningún servicio que provee el Pp, por lo tanto, la UR no puede modificar sustancialmente la tendencia o magnitud del indicador a menos que incurra en conductas oportunistas. Se sugiere cambiar el indicador por un conteo de supervisiones de unidades de transporte público. Éstas podrían promediarse por evento, por mes, por semana, etc.
	Proporción de población discapacitada en uso de las unidades de transporte especializado	No	No	No	No	No	El nombre del indicador no es claro, ya que no se habla de qué tipo de discapacidad, y en el diagnóstico no se documenta nada en este sentido. El indicador es no relevante debido a que no se contabiliza las unidades de transporte público que pueden atender a personas con discapacidad, además de que, al haber distintos tipos de ésta, no se especifica cual. Es un indicador no económico, debido a que es necesario realizar sondeos para identificar y cuantificar a la población con alguna discapacidad haciendo uso de transporte especializado. Por lo anterior, es un indicador no monitoreable, debido a que existe nula información a nivel estatal sobre este tema. El indicador es no adecuado porque tiene deficiencias en su planteamiento.	Utilizar un indicador relacionado con la cobertura y accesibilidad, por ejemplo, sería conveniente usar un índice de cobertura para discapacitados en el cual se consideren los servicios que se le pueden ofrecer a personas en silla de ruedas, invidentes, sordos, y mudos. Después, calcular el porcentaje de unidades que cuentan con cada uno de los servicios con respecto a todo el parque de unidades de transporte público.
Actividades	Promedio de unidades de	Sí	No	Sí	No	No	Este indicador es claro, debido a que su nombre no se presta a ambigüedades. También es	Para que el indicador tenga sentido y sea consistente con el



UAT



SECRETARÍA  
GENERAL DE  
GOBIERNO

	auxilio por cada tramo carretero						relevante debido a que provee información valiosa sobre aquello que se pretende medir. Es económico, debido a que los datos requeridos para su cálculo se generan por sí mismos a la hora de prestar el servicio. Es no monitoreable, debido a que su cálculo depende de información que sólo está bajo resguardo de la UR. El indicador es no adecuado, debido a que la fórmula de cálculo es inconsistente con lo que se pretende medir	nombre, no debe de multiplicarse por 100. Esto también implicaría cambiar la meta por un número deseado de unidades por tramo carretero.
	Proporción de tramos carreteros con unidades de auxilio	Sí	No	Sí	No	No	Este indicador es claro, ya que su nombre no se presta a ambigüedades. Es no relevante debido a que se desconoce lo que se pretende medir debido a que existe una inconsistencia entre el nombre del indicador y la fórmula de cálculo. La UR debe definir si utilizará proporción o porcentaje. Si opta por lo primero, entonces el indicador no debe multiplicarse por 100, y deben cambiar la meta a un valor entre cero y uno. Si, por el contrario, optan por porcentaje, entonces deben cambiarle el nombre al indicador y llamarlo "porcentaje de tramos carreteros con unidades de auxilio". Es económico debido a que los datos requeridos para su cálculo son sencillos de generar. Por otro lado, el indicador es no monitoreable debido a que los datos necesarios para su cálculo sólo los maneja la UR, y no cualquiera podría llevar a cabo su cálculo de forma independiente. El indicador es no adecuado para medir el desempeño.	Expresar el indicador en términos de porcentaje
	Porcentaje de unidades que revalidaron documentación	Sí	No	Sí	No	No	El nombre del indicador es claro de forma parcial debido a que no se especifica el tipo de documentación. A partir de esto, se considera que el indicador tampoco es relevante, debido a que se desconoce la información que provee. Razonablemente es un indicador económico debido a que los datos requeridos para su cálculo son sencillos de conseguir. Es no monitoreable debido a que la información no es de dominio público. Finalmente es no adecuado para medir el desempeño, ya que su cumplimiento no depende de la UR.	Es necesario referir la documentación que se considera para este indicador
	Porcentaje de unidades de transporte que	Sí	Sí	Sí	No	No	El nombre del indicador es claro. Es no relevante porque la información que provee no indica	Se sugiere utilizar otro indicador, debido a que, si las unidades de



						nada sobre el desempeño del Pp. Por otro lado, es un indicador económico, ya que los datos requeridos son fáciles de conseguir por parte de la UR. Es no monitoreable, debido a que los datos necesarios para su cálculo no son de dominio público. El indicador tampoco es adecuado, ya que no es claro lo que pretende medir	transporte pasan, o no, la revisión físico-mecánica, no depende de la UR, esto podría llevar a conductas oportunistas con tal de cumplir las metas establecidas. Una opción puede ser el medir el tiempo que se le dedica a revisar cada unidad de transporte, para posteriormente calcular un promedio de cuántos minutos u horas le dedican a cada unidad. Un tiempo bajo sería una medición aceptable de desempeño, mientras que, un tiempo alto sería lo contrario. Esto incluso contribuiría a justificar la inclusión de más personal para brindar el servicio. El cálculo sería razonablemente sencillo, sólo sería cuestión de dividir el total de unidades procesadas en un día entre la cantidad de minutos u horas que estuvo abierta la ventana de tiempo para las revisiones. Esto daría como resultado la cantidad de minutos promedio por cada unidad. La meta debe ser reducir ese número cuan más bajo sea posible
Proporción de revalidación de concesiones de transporte público	No	No	Sí	No	No	El nombre del indicador no es claro, se presta a múltiples ambigüedades. Tampoco es relevante, se desconoce qué es lo que se pretende medir. Es un indicador económico, ya que los datos requeridos para su cálculo los genera la UR. Esto implica que también sea un indicador no monitoreable, dado que los datos no son de dominio público. Finalmente es no adecuado tal como está planteado en el Instrumento de Evaluación del Desempeño.	Cambiar el nombre por "Porcentaje de revalidaciones de concesión". La fórmula de cálculo también tendría que modificarse por: (Revalidaciones de concesión / Concesiones vencidas)*100.
Porcentaje de operadores de transporte de pasajeros supervisados	Sí	No	Sí	No	No	El nombre del indicador es claro. Es un indicador no relevante, ya que no es útil para medir el desempeño. Es económico debido a que los datos necesarios para su cálculo son fáciles de conseguir para la UR. El indicador es no monitoreable debido a que los datos necesarios para su cálculo no son de dominio público.	Acotar, o bien, dividir en dos; uno que mida el desempeño relacionado con las inspecciones y verificaciones de unidades, y otro que mida las inspecciones y verificaciones de las condiciones de los operadores. Aclarando



							Finalmente, no es adecuado debido a que su fórmula de cálculo es inconsistente.	también, condiciones de qué tipo de los operadores, físicas, mentales, legales, por mencionar algunas. Una estrategia que puede resultar útil para elegir un indicador apropiado es pensar en las consecuencias de hacer o no hacer la actividad. Cuando se identifiquen las consecuencias puede buscarse un indicador que permita considerarlas y eso permitirá medir el desempeño con mayor precisión
	Porcentaje de las unidades de transporte público de pasajeros revisadas	No	No	Sí	No	No	El nombre del indicador no es claro, ya que la palabra "revisadas" es muy amplia, es necesario especificar el tipo de revisión. El indicador no es relevante debido a que la información que provee es de poca utilidad para medir el desempeño del Pp. Es económico debido a que la información necesaria para calcularlo se genera por la misma actividad del Pp. Es no adecuado para medir el desempeño, este mide más bien la gestión	Utilizar un porcentaje relativo al tiempo o a la demanda del servicio, tal como Promedio de unidades de transporte revisadas (mecánica, legal, física) por día. En su defecto, podría ser útil calcular la tasa de variación anual de las unidades revisadas.
	Porcentaje de supervisión, estudios de rutas y bases de servicio	No	No	Sí	No	No	El nombre del indicador no es claro, se presta a múltiples ambigüedades, ya que no se entiende a qué se refiere con "estudios de rutas", tampoco "bases de servicio". Es un indicador no relevante ya que la información que provee es de nula utilidad para evaluar el desempeño del Pp. Es un indicador económico ya que los datos necesarios para su cálculo se generarían al momento de realizar la actividad. Debido a lo anterior es un indicador no monitoreable, ya que la información de este tipo no es pública. Es un indicador no adecuado para medir el desempeño.	Prescindir de este indicador
	Porcentaje de municipios con unidades especializado de transporte público	No	No	Sí	No	No	El nombre del indicador no es claro, ya que muestra lo que parece ser una inconsistencia de conjugación. El indicador no es relevante, ya que la información que provee es superflua, medir de esta forma la cobertura es cuestionable, ya que es suficiente con que un municipio tenga una unidad de transporte público de estas características para considerarse. Es un indicador que	Se recomienda considerar la satisfacción de la demanda, posiblemente el número de unidades por cada 10 mil discapacitados

								es económico, ya que obtener la información para elaborar el cálculo del indicador es sencillo. Es no monitoreable debido a que esta información no es pública. No es adecuado para medir el desempeño del Pp.	
		Porcentaje de eficacia para la gestión del FOTRADIS	No	No	Sí	No	No	El nombre del indicador no es claro, no es posible medir el porcentaje de eficacia, tal vez el grado. Es un indicador no relevante, la información que provee es de baja utilidad para el Pp. Es un indicador económico ya que aparentemente sería de muy bajo costo llevar a cabo su cálculo. Es no monitoreable de manera independiente, debido a que sólo la UR tendría la información necesaria para efectuar su cálculo. Es no adecuado para medir el desempeño, de hecho, es un indicador que claramente está destinado a medir la gestión, sin embargo, es cuestionable que pueda medir la eficacia	Se recomienda prescindir de este indicador ya que no tiene utilidad para medir el desempeño.
FID	Indicador(es) FID								

### Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

#### Características de las metas

	Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Meta	Método de cálculo	Unidad de medida	Congruente con el sentido del indicador	Orientada a la mejora del desempeño	Factibles pero retadoras	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
MIR	Fin	Tasa de variación de la satisfacción con el servicio público	40	$[(\text{Porcentaje de la población que confía en el Gobierno de Tamaulipas } t1 / \text{Porcentaje de la población que confía en el Gobierno de Tamaulipas } t0) - 1] * 100$	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	La meta se establece en un método de cálculo documentado, el cual es la variación porcentual entre dos periodos. Cuenta con unidad de medida, pero en las FID no se especifica el sentido del indicador. Es una meta que está orientada a la mejora del desempeño, no es laxa debido a que se está considerando un cambio considerable. No es una meta factible, ya que la UR manifiesta falta de personal para las actividades del Pp como la revista mecánica y demás supervisiones	La UR debe de considerar que, si el indicador está en términos de variación, la meta también debería estarlo. Sin embargo, parece no estarlo debido a que la descripción de la meta es incongruente con lo que se plantea del indicador.
	Propósito	Atención a quejas de usuarios	100	Total de problemas sociales en materia de transporte público atendidos resuelto / Total de problemas sociales en materia de TP que se presentan	Porcentaje	Sí	No	No	La meta se establece con base en un método de cálculo documentado, que es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, sin embargo, no es congruente con el sentido del indicador. No necesariamente se orienta a la mejora del desempeño ya que la atención a quejas depende de qué tanto las personas se quejan. Por otro lado, tampoco se especifica qué tipo de quejas, ni el alcance de su solución. No tiene caso hablar de factibilidad de una meta que está establecida en los términos que sugiere el Pp	Se sugiere cambiar de indicador para medir el desempeño del Propósito del Pp. En consecuencia la meta también tendría que modificarse.



Componentes	Promedio de servicios de auxilio otorgado en los tramos carreteros en el estado de Tamaulipas	56	(Suma de la proporción de los servicios de auxilio otorgado de cada tramo carretero con presencia de unidades / Total de tramos carreteros con presencia de unidades)*100	Promedio	Sí	No	No	La meta de este indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, no es congruente con el sentido del indicador debido a que el indicador habla de promedio, la fórmula de cálculo no es útil para calcular el promedio, y tampoco para calcular un porcentaje. No se orienta a la mejora del desempeño, no porque no sea laxa, sino porque el cumplimiento no depende de los operadores del Pp. No es posible determinar si es factible dadas las deficiencias que presenta la construcción de este indicador	Es necesario modificar el indicador, de tal forma que sea apropiado. No puede plantearse un indicador en términos de promedio y establecer una meta en porcentaje, es necesario darle congruencia en este sentido.
	Promedio de unidades de transporte público que son revisadas	10	(Total de unidades revisadas/Total de unidades existentes en el padrón)*100	Promedio	Sí	No	No	La meta se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, es congruente con el sentido del indicador. La meta no se orienta a la mejora del desempeño debido a que, aparentemente no existen consecuencias si las unidades no son revisadas, por lo tanto, existe una alta evasión de dicha responsabilidad. Si bien la meta es factible, su cumplimiento no depende de la UR	Considerar metas cuyo cumplimiento dependa de los esfuerzos del Pp. En este caso, la UR está obligada a revisar toda unidad que le llevan, sin embargo, el problema reside en que no todas las unidades son llevadas a revisión. Una meta en este sentido debería estar enfocada en maximizar la cantidad de unidades que son llevadas a revisión
	Porcentaje de títulos de concesiones expedidas	40	(Total de concesiones expedidas/Total de	Porcentaje	Sí	No	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo	Normalizar la meta sería de utilidad, por ejemplo, la



		concesiones validadas)*100						documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, sin embargo, y es congruente con el sentido del indicador, No es una meta que se orienta a la mejora del desempeño, debido a que es esperado que la expedición de concesiones crezca en el tiempo por el crecimiento de la población, las ciudades, etc. Es una meta factible	expedición de concesiones por cada 1000 habitantes.
Porcentaje de unidades de transporte público en óptimas condiciones	60	(Total de unidades de transporte público en óptimas condiciones dentro del padrón vehicular/Total de unidades de TP registradas en el padrón)*100	Porcentaje	Sí	No	No	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, es congruente con el sentido del indicador. La meta no se orienta a la mejora del desempeño, ya que el que las unidades de transporte público se encuentren en óptimas condiciones no depende de las actividades del Pp. Si bien es una meta factible, se insiste en que ésta no depende de la ejecución del Programa.	Tendría que establecerse una actividad que implique trabajar con unidades que no estén en óptimas condiciones y sobre estas trazar una meta. Convertir unidades que no están en óptimas condiciones en unidades en óptimas condiciones.
Proporción de población discapacitada en uso de las unidades de transporte especializado	40	(Población discapacitada en uso el transporte especializado/ Población total discapacitada en Tamaulipas)*100	Porcentaje	Sí	No	No	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida y es congruente con el sentido del indicador. No es una meta que se oriente a la mejora del desempeño, debido a que no tiene en su eje principal a la población objetivo. La meta es factible pero laxa, además de que es incongruente esperar un mayor	Se recomienda reconsiderar este componente en el Pp, debido a que es inconsistente con los otros servicios que ofrece el Pp.



									porcentaje de población discapacitada como usuaria de transporte público especializado a partir de una eventual ampliación de la cobertura.	
Actividades	Promedio de unidades de auxilio por cada tramo carretero	1	(Total de unidades en los tramos carreteros/Total de tramos carreteros con presencia de unidades)*100	Porcentaje	Sí	No	No	No	La meta se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el promedio. Cuenta con unidad de medida, el cual son las unidades, también es congruente con el sentido del indicador. No se orienta a la mejora del desempeño debido a que prácticamente se establece la meta en lo que ya se encuentra el indicador. Sí es una meta factible.	Establecer la meta tal que no sea laxa. Dos unidades promedio por tramo carretero sería razonable.
	Proporción de tramos carreteros con unidades de auxilio	90	(Total de tramos carreteros con presencia de unidades/Total de tramos carreteros en el estado de Tamaulipas)*100	Porcentaje	No	No	No	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, no obstante, no es congruente con el sentido del indicador, debido a que éste último se refiere a una proporción, mientras que la meta se establece en porcentaje. No es posible determinar si se orienta al desempeño dadas las discrepancias del planteamiento del indicador, así como tampoco es posible determinar si es factible.	Se recomienda elegir una sola unidad de medida. También es deseable que se oriente una meta hacia la mejora del desempeño, plantearla a partir de un análisis en donde se determine lo que sucedería si no estuvieran las unidades o si se incrementaran las unidades de auxilio por tramo carretero.
	Porcentaje de unidades que revalidaron documentación	20	(Total de unidades que revalidaron documentación/Total de unidades registradas en padrón)*100	Porcentaje	No	No	No	No	La meta se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, pero no es congruente con el sentido del indicador, debido a que éste	Se recomienda homologar la unidad de medida, es más conveniente que sea expresado en porcentaje. Es deseable que



								último hace referencia al promedio, mientras que la meta lo hace al porcentaje. No es posible determinar si la meta se orienta a la mejora del desempeño dadas las discrepancias en la formulación del indicador. Tampoco es posible determinar si es factible.	también la actividad se analice y se determine si es conveniente incluirla como parte de este componente, ya que no orienta el programa hacia la mejora del desempeño.
Porcentaje de unidades de transporte que acreditaron la revisión físico-mecánica	10	(Total de unidades que pasaron revista mecánica/Total de unidades que se encuentran registradas en padrón)	Porcentaje	No	No	No	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, no obstante, no es congruente con el sentido del indicador debido a que éste último hace referencia al promedio, mientras que la meta lo hace al porcentaje. No es posible determinar si la meta se orienta a la mejora del desempeño dadas las discrepancias que existen entre el indicador y la meta, así como tampoco es posible identificar si es factible.	Se recomienda cambiar la unidad de medida a porcentaje para que el indicador sea consistente. También debe de reconsiderarse esta meta debido a que propicia el comportamiento oportunista, debido a que si las unidades de transporte público acreditan la revisión físico-mecánica no depende del Pp.
Proporción de revalidación de concesiones de transporte público	30	(Total de revalidaciones de concesiones/Total de concesiones de transporte vencidas)	Proporción	No	No	No	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es la proporción. Cuenta con unidad de medida, no obstante, no es congruente con el sentido del indicador, ya que en las FID se muestran cálculos en porcentaje. A partir de lo anterior, no es posible determinar si es una meta orientada a la mejora del desempeño, tampoco es posible identificar si es factible.	Se recomienda cambiar de proporción a porcentaje para que se homologue con otros indicadores similares. De igual forma se recomienda reconsiderar este indicador y también su meta, debido a que las revalidaciones no dependen de la ejecución del Pp.



UAT

VERDAD, BELLEZA, PROBIIDAD



SECRETARÍA  
GENERAL DE  
GOBIERNO

		Porcentaje de operadores de transporte de pasajeros supervisados	20	(Operadores de transporte público con documentación presentada vigente/Padrón de operadores de transporte público)*100	Porcentaje	Sí	Sí	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, es congruente con el sentido del indicador. La meta del indicador está orientada a la mejora del desempeño, así como también es factible	Incrementar la meta la haría retadora, por lo menos al 50%.
		Porcentaje de las unidades de transporte público de pasajeros revisadas	50	(Unidades de transporte público con documentación presentada vigente/Padrón de unidades de transporte público)*100	Porcentaje	Sí	Sí	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, y es congruente con el sentido del indicador. La meta del indicador está orientada a la mejora del desempeño. Se considera que es factible pero laxa.	Se recomienda incrementar la meta por lo menos al 60% para que sea retadora
		Porcentaje de supervisión, estudios de rutas y bases de servicio	90	(Total de rutas y bases que fueron analizadas/Total de rutas y bases de servicio de transporte público existentes)*100	Porcentaje	Sí	No	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, y es congruente con el sentido del indicador. La meta no está orientada a la mejora del desempeño, debido a que es una actividad de gabinete en donde no se entrega ningún servicio a la población objetivo. Es una meta factible pero laxa, considerando la línea base	Se recomienda que se prescinda de este indicador, ya que no se considera como un servicio que ofrece el Pp a su población objetivo. En caso de que se decida mantener, es recomendable dividirlo en dos o tres para que tenga sentido, ya que se están mezclando supervisiones con estudios.
		Porcentaje de municipios con unidades especializado de transporte público	100	(Total de municipios en el estado con unidades especializadas/ Total de municipios en el estado)	Proporción	No	No	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es la proporción, aunque debe notarse que en el nombre se dice porcentaje. Cuenta con unidad	Se recomienda utilizar un indicador que permita plantear una meta retadora, como por ejemplo la cantidad de unidades



UAT

VERDAD, BELLEZA, PROBIIDAD



SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO

									de medida, pero no es congruente con el sentido del indicador. La meta no se orienta a la mejora del desempeño, ya que actualmente se tiene cubierto el 100% del estado considerando la información proporcionada por la UR. Por lo tanto, su meta es factible, pero considerablemente laxa	especiales para personas con discapacidad por cada 1000 discapacitados . A partir de la línea base establecer una meta retadora.
	Porcentaje de eficacia para la gestión del FOTRADIS	100	(Requisitos registrados en tiempo y forma en el portal de internet establecido por la UPCP/Total de requisitos establecidos por la UPCP)	Porcentaje	Sí	No	No	No	La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es un porcentaje. Cuenta con unidad de medida y es congruente con el sentido del indicador. La meta no se orienta a la mejora del desempeño, más bien es un indicador de gestión. La meta es factible pero laxa porque es equivalente a la línea base	Se recomienda prescindir de este indicador, ya que es una meta que se encuentra fuera del alcance y objetivos del Pp.

### Anexo 12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

Finalmente, la instancia evaluadora especificará si los medios de verificación del o los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp, MIR o FID, cumplen con los criterios señalados en el siguiente cuadro. En caso de que los medios de verificación no cumplan con los criterios o no se disponga de evidencia, deberá realizar una propuesta conforme a las características indicadas.

Nivel de objetivo	Nombre completo del documento donde se encuentra la información	Nombre del área administrativa que genera o publica la información	Año/periodo en que se emite el documento y si coincide con la frecuencia de medición del indicador	Ubicación física del documento o la liga electrónica donde se encuentra publicada la información	Propuesta de mejora del medio de verificación
Fin	<i>Encuesta Nacional de Calidad de Impacto Gubernamental</i>	INEGI	<i>La encuesta se emite de forma bianual en año impar, y sí coincide con la frecuencia de medición del indicador</i>	<a href="https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2019/doc/28_tamaulipas.pdf">https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2019/doc/28_tamaulipas.pdf</a>	Ninguna
	<i>Reporte ejecutivo de la Subsecretaría de Transporte Público</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Indicar la periodicidad en el nombre, por ejemplo: Reporte ejecutivo anual de la Subsecretaría de Transporte Público. Además, se recomienda que el reporte sea público.
MIR	<i>Reporte de servicios de auxilio otorgado</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Indicar la periodicidad en el nombre del reporte, por ejemplo: Reporte ejecutivo anual de servicios de auxilio otorgado. Además, se recomienda que el reporte sea público.
	<i>Registro de unidades que pasaron a revisión documental y mecánica</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Se recomienda crear un portal de datos abiertos en donde esté disponible esta información para cualquier persona, resguardando la información confidencial.
	<i>Registro de concesiones expedidas</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Se recomienda crear un portal de datos abiertos en donde esté disponible esta información para cualquier persona, resguardando la información confidencial.
	<i>Informe de los análisis de rutas y bases de servicio de Transporte Público</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Hacer públicos los estudios y análisis llevados a cabo.
	<i>Reporte de traslado de personas con discapacidad en las unidades especializadas</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Incluir la periodicidad en el nombre del Reporte, por ejemplo: Reporte mensual de traslado de



UAT

VERDAD, BELLEZA, PROBIIDAD



SECRETARÍA  
GENERAL DE  
GOBIERNO

					personas con discapacidad en las unidades especializadas. Además, es recomendable que dicho Reporte sea de acceso público.
Actividades	<i>Padrón de unidades en circulación</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Un padrón de unidades no puede considerarse un medio de verificación. Tendría que incluirse la cantidad de tramos carreteros asociados a cada unidad. Es recomendable, además, que el padrón sea de libre acceso.
	<i>Registro de tramos carreteros con unidades de auxilio</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Se recomienda utilizar un solo registro, o bien, elaborar un reporte, debido a que la información para este indicador es la misma que para el anterior, sin embargo, se remite a dos medios de verificación distintos.
	<i>Registro de unidades que cumplieron con su revista documental</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Este registro no puede servir como medio de verificación si no se acompaña del padrón de unidades registradas.
	<i>Registro de unidades que cumplieron con su revista mecánica</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Este registro no puede servir como medio de verificación si no se acompaña del padrón de unidades registradas.
	<i>Registro de concesiones revalidadas</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Este registro no puede servir como medio de verificación si no se acompaña del padrón de unidades registradas.
	<i>Informe de avances mensuales en la Subsecretaría de Transporte Público</i>	<i>Subsecretaría de Transporte Público</i>	<i>El informe se emite de manera mensual y el indicador de manera anual. Se considera que sí coinciden.</i>	<i>Sin evidencia</i>	Hacer público el Informe.
	<i>Informe de avances mensuales en la Subsecretaría de Transporte Público</i>	<i>Subsecretaría de Transporte Público</i>	<i>El informe se emite de manera mensual y el indicador de manera trimestral. Se considera que sí coinciden.</i>	<i>Sin evidencia</i>	Hacer público el Informe.

		<i>Informe de los análisis de rutas y bases de servicio de Transporte Público</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Hacer públicos los estudios y análisis llevados a cabo.
		<i>Informe estadístico de Avance, por la Subsecretaría</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Incluir la periodicidad en el nombre del Informe, especificar cuál subsecretaría. Hacer público dicho Informe.
		<i>Convenio para el uso y disfrute de las unidades</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	<i>Sin evidencia</i>	Es cuestionable que un Convenio pueda ser un medio de verificación.
<b>FID</b>	Indicador(es) FID					

### Anexo 12.1. Continuación de la respuesta a la pregunta 27

2. **Propósito. Atención a quejas de usuarios:** El nombre de este indicador tampoco es claro, ya que el nombre es ambiguo, debería de sugerir desde el nombre si se refiere a un conteo, un promedio, un porcentaje u otra medida, ya sea de tendencia central o de dispersión. El indicador es irrelevante, no provee información valiosa sobre aquello que se quiere medir. Es difícil hallar la conexión entre el nombre del indicador con la fórmula de cálculo, así como también las variables que se utilizan. Tal como está planteado, sugiere que no es económico ya que para efectuar su cálculo tendrían que medirse los problemas sociales en materia de transporte público, para lo cual no existe información pública disponible, lo cual implica que tendría que generarse. Es no monitoreable, debido a que no se encontró evidencia del reporte ejecutivo de la Subsecretaría de Transporte Público, principal insumo para llevar a cabo su cálculo. Finalmente, se considera que es un indicador no adecuado ya que no provee suficientes bases para medir, evaluar o valorar el desempeño. A partir de los argumentos previos, la calificación del indicador es **cero (0)**. Debido a que este indicador debe medir el desempeño del programa para el logro del objetivo central del Pp, se recomienda, en primer lugar, replantear el objetivo del Pp en función de los servicios que provee, ajustando también su población objetivo. Después de haber hecho esto, debe de plantearse un indicador que permita evaluar el desempeño para lograr el objetivo planteado. Se recomienda que este indicador pueda ser calculado mediante datos de dominio público para que así cumpla con todos los criterios que exige el diseño del Pp.
3. **C1. Promedio de servicios de auxilio otorgado en los tramos carreteros en el estado de Tamaulipas:** El nombre del indicador no es claro, debido a que no especifica a qué es relativo el promedio. Se considera que es relevante debido a que provee información valiosa para lo que quiere medir. Es económico debido a que los datos requeridos para su cálculo se van generando conforme se va prestando el servicio, así que no se requiere de mayor despliegue de recursos humanos ni financieros para generar esta información. Es un indicador no monitoreable, ya que la estimación sólo podría llevarla a cabo la UR. Finalmente es no adecuado, su fórmula de cálculo es inconsistente con el nombre del indicador. Su cálculo sugiere sumar proporciones de servicios de auxilio otorgado por cada tramo carretero con presencia de unidades y dividir esa suma sobre el total de tramos carreteros con presencia de unidades, y después multiplicarlo por 100. El resultado que daría este indicador es incierto. Con base en este análisis, la calificación que obtiene este indicador es **cero (0)**. Si se pretende calcular el promedio de servicios de auxilio otorgado en los tramos carreteros en el estado de Tamaulipas debe de seleccionarse el dominio de ese promedio, es decir, el promedio anual, semestral, mensual, semanal, diario, cualquiera que sea de interés. Después de eso, debe contabilizarse la cantidad de servicios de auxilio otorgado en los tramos carreteros en el estado

de Tamaulipas, y, sumarlos a final de año. Si se desea obtener el promedio mensual, entonces la cantidad de servicios debe de dividirse entre 12 y el resultado será el promedio mensual de servicios de auxilio otorgados.

4. **C1.A1. Promedio de unidades de auxilio por cada tramo carretero:** Este indicador es claro, debido a que su nombre no se presta a ambigüedades. También es relevante debido a que provee información valiosa sobre aquello que se pretende medir. Es económico, debido a que los datos requeridos para su cálculo se generan por sí mismos a la hora de prestar el servicio. Es no monitoreable, debido a que su cálculo depende de información que sólo está bajo resguardo de la UR. El indicador es no adecuado, debido a que la fórmula de cálculo es inconsistente con lo que se pretende medir. Con base en estos criterios, la calificación del indicador es **tres (3)**. Para que el indicador tenga sentido y sea consistente con el nombre, no debe de multiplicarse por 100. Esto también implicaría cambiar la meta.
5. **C1.A2. Proporción de tramos carreteros con unidades de auxilio:** Este indicador es claro, ya que su nombre no se presta a ambigüedades. Es no relevante debido a que se desconoce lo que se pretende medir debido a que existe una inconsistencia entre el nombre del indicador y la fórmula de cálculo. La UR debe definir si utilizará proporción o porcentaje. Si opta por lo primero, entonces el indicador no debe multiplicarse por 100, y deben cambiar la meta a un valor entre cero y uno. Si por el contrario, optan por porcentaje, entonces deben cambiarle el nombre al indicador y llamarlo “porcentaje de tramos carreteros con unidades de auxilio”. Es económico debido a que los datos requeridos para su cálculo son sencillos de generar. Por otro lado, el indicador es no monitoreable debido a que los datos necesarios para su cálculo sólo los maneja la UR, y no cualquiera podría llevar a cabo su cálculo de forma independiente. El indicador es no adecuado para medir el desempeño. Debido a lo anterior, la calificación de este indicador es **cero (0)**. Se recomienda expresar el indicador en porcentaje, no en proporción.
6. **C2. Promedio de Unidades de Transporte Público que son revisadas:** El nombre del indicador no es claro, debido a que no especifica a qué es relativo el promedio. Debe indicarse si es un promedio temporal, por persona, por unidad monetaria, por mencionar algunos. Es un indicador que dada la característica anterior es no relevante, ya que no es clara la información que provee. Posiblemente sea económico, ya que los datos para calcularlo se generen por sí mismos al llevar las actividades del Pp. Es no monitoreable debido a que los datos que permiten generar el indicador no son de dominio público. Finalmente es no adecuado. A partir de estos argumentos, la calificación del indicador es **cero (0)**. Se sugiere que para que este indicador cumpla con los criterios evaluables, es necesario corregir en primer lugar la fórmula de cálculo, ya que esta corresponde al cálculo de un porcentaje. Esto implica también cambiar la meta. Por otro lado, debe de elegirse respecto a qué unidad será calculado el promedio.
7. **C2.A1. Porcentaje de unidades que revalidaron documentación:** El nombre del indicador es claro de forma parcial debido a que no se especifica el tipo de documentación. A partir de esto, se considera que el indicador tampoco es relevante, debido a que se desconoce la información que provee. Razonablemente es un indicador económico debido a que los datos requeridos para su cálculo son sencillos de conseguir. Es no monitoreable debido a que la información no es de dominio público. Finalmente es no adecuado para medir el desempeño debido a que su cumplimiento no necesariamente depende de la UR. Dados estos criterios, la calificación que se obtiene es **cero (0)**. Es necesario referir la documentación que se considera para este indicador.
8. **C2.A2. Porcentaje de unidades de transporte que acreditaron a revisión físico-mecánica:** El nombre del indicador es claro. Es no relevante porque la información que provee no indica nada sobre el desempeño del Pp. Por otro lado, es un indicador económico, ya que los datos requeridos son fáciles de conseguir por parte de la UR. Es no monitoreable, debido a que los datos necesarios para su cálculo no son de dominio público. El indicador tampoco es adecuado, ya que no es claro lo que pretende medir. Debido a lo anterior, la calificación de este indicador es **cero (0)**. Se sugiere utilizar otro indicador, debido a que, si las unidades de transporte pasan o no, la revisión físico-mecánica, no depende de la UR, esto podría llevar a conductas

oportunistas con tal de cumplir las metas establecidas. Una opción puede ser el medir el tiempo que se le dedica a revisar cada unidad de transporte, para posteriormente calcular un promedio de cuántos minutos u horas le dedican a cada unidad. Un tiempo bajo sería una medición aceptable de desempeño, mientras que, un tiempo alto sería lo contrario. Esto incluso contribuiría a justificar la inclusión de más personal para brindar el servicio. El cálculo sería razonablemente sencillo, sólo sería cuestión de dividir el total de unidades procesadas en un día entre la cantidad de minutos u horas que estuvo abierta la ventana de tiempo para las revisiones. Esto daría como resultado la cantidad de minutos promedio por cada unidad. La meta debe ser reducir ese número cuan más bajo sea posible.

9. **C3. Proporción de títulos de concesiones expedidas:** El nombre del indicador es claro, no se presta a ambigüedades, no obstante, el nombre no tiene nada que ver con la fórmula de cálculo. Si lo que se busca es una proporción, entonces el indicador no debe de multiplicarse por 100. Si por el contrario, se busca un porcentaje, la fórmula de cálculo es la apropiada, sin embargo, el nombre debe de cambiarse por porcentaje de títulos de concesiones expedidas. El indicador es no relevante, ya que se desconoce lo que se pretende medir. Es económico debido a que los datos requeridos para su cálculo son fáciles de conseguir. Por otro lado, es no monitoreable debido a que los datos no son de dominio público. Finalmente, el indicador es no adecuado, ya que no ofrece información valiosa. Con base en lo anterior, la calificación de este indicador es **cero (0)**. En este indicador es necesario que la población que se tiene en el numerador sea un subconjunto de la población del denominador para que tenga sentido el cálculo. Aparentemente se están comparando poblaciones distintas. Una opción es calcular el indicador como sigue:  $[(\text{Concesiones expedidas} / \text{Solicitudes de concesión}) * 100]$ . Esto daría como resultado el porcentaje de títulos de concesión expedidas.
10. **C3.A1. Proporción de Revalidación de concesiones de Transporte Público:** El nombre del indicador no es claro, se presta a múltiples ambigüedades. Tampoco es relevante, se desconoce qué es lo que se pretende medir. Es un indicador económico, ya que los datos requeridos para su cálculo los genera la UR. Esto implica que también sea un indicador no monitoreable, dado que los datos no son de dominio público. Finalmente es no adecuado tal como está planteado en el Instrumento de Evaluación del Desempeño. Por lo anterior, la calificación que obtiene el indicador es **cero (0)**. Se sugiere cambiar el nombre por "Porcentaje de revalidaciones de concesión". La fórmula de cálculo también tendría que modificarse por:  $(\text{Revalidaciones de concesión} / \text{Concesiones vencidas}) * 100$ .
11. **C4. Porcentaje de unidades de transporte público en óptimas condiciones:** El nombre del indicador no es claro, ya que, en ninguna parte del diagnóstico, incluso en otro documento normativo se define lo que es una unidad de transporte público en óptimas condiciones, la UR debe definir este constructo para poder utilizarlo en sus indicadores y que sea comprensible. Es un indicador que no tiene relevancia debido a que la información que provee no es útil para medir el desempeño. Es un indicador económico debido a que los datos requeridos son fáciles de conseguir. El indicador es no monitoreable, ya que la información necesaria para su cálculo es responsabilidad de la UR. Finalmente, es no adecuado para medir el desempeño. Con base en lo anterior, la calificación de este indicador es **cero (0)**. Se sugiere utilizar un indicador apropiado para medir el desempeño de la UR, en este caso, la cantidad de unidades de transporte en óptimas condiciones no depende de ningún servicio que provee el Pp, por lo tanto, la UR no puede modificar sustancialmente la tendencia o magnitud del indicador a menos que incurra en conductas oportunistas. Se sugiere cambiar el indicador por un conteo de supervisiones de unidades de transporte público. Éstas podrían promediarse por evento, por mes, por semana, etc.
12. **C4.A1. Porcentaje de operadores de transporte de pasajeros supervisados:** El nombre del indicador es claro. Es un indicador no relevante, ya que no es útil para medir el desempeño. Es económico debido a que los datos necesarios para su cálculo son fáciles de conseguir para la UR. El indicador es no monitoreable debido a que los datos necesarios para su cálculo no son de dominio público. Finalmente, no es adecuado debido a que su fórmula de cálculo es inconsistente. Con base en lo anterior, la calificación

- de este indicador es **cero (0)**. Una sugerencia que puede hacerse de este indicador es que puede acotarse, o bien dividirse en dos; uno que mida el desempeño relacionado con las inspecciones y verificaciones de unidades, y otro que mida las inspecciones y verificaciones de las condiciones de los operadores. Aclarando también, condiciones de qué tipo de los operadores, físicas, mentales, legales, por mencionar algunas. Una estrategia que puede resultar útil para elegir un indicador apropiado es pensar en las consecuencias de hacer o no hacer la actividad. Cuando se identifiquen las consecuencias puede buscarse un indicador que permita considerarlas y eso permitirá medir el desempeño con mayor precisión.
13. **C4.A2. Porcentaje de las unidades de transporte público de pasajeros revisadas.** El nombre del indicador no es claro, ya que la palabra “revisadas” es muy amplia, es necesario especificar el tipo de revisión. El indicador no es relevante debido a que la información que provee es de poca utilidad para medir el desempeño del Pp. Es económico debido a que la información necesaria para calcularlo se genera por la misma actividad del Pp. Es no adecuado para medir el desempeño, éste mide más bien la gestión. Con base en lo anterior, este indicador obtiene el nivel de **cero (0)**. Se recomienda utilizar un porcentaje relativo al tiempo o a la demanda del servicio, tal como Promedio de unidades de transporte revisadas (mecánica, legal, física) por día. En su defecto, podría ser útil calcular la tasa de variación anual de las unidades revisadas.
  14. **C4.A3. Porcentaje de supervisión, estudios de rutas y bases de servicio.** El nombre del indicador no es claro, se presta a múltiples ambigüedades, ya que no se entiende a qué se refiere con “estudios de rutas”, tampoco “bases de servicio”. Es un indicador no relevante ya que la información que provee es de nula utilidad para evaluar el desempeño del Pp. Es un indicador económico ya que los datos necesarios para su cálculo se generarían al momento de realizar la actividad. Debido a lo anterior es un indicador no monitoreable, ya que la información de este tipo no es pública. Es un indicador no adecuado para medir el desempeño. Por lo anterior, el nivel que este indicador alcanza es **cero (0)**. Se recomienda prescindir de este indicador.
  15. **C5. Porcentaje de población discapacitada en uso de las unidades de transporte especializado.** El nombre del indicador no es claro, ya que no se habla de qué tipo de discapacidad, y en el diagnóstico no se documenta nada en este sentido. El indicador es no relevante debido a que no se contabiliza las unidades de transporte público que pueden atender a personas con discapacidad, además de que, al haber distintos tipos de ésta, no se especifica cual. Es un indicador no económico, debido a que es necesario realizar sondeos para identificar y cuantificar a la población con alguna discapacidad haciendo uso de transporte especializado. Por lo anterior, es un indicador no monitoreable, debido a que existe nula información a nivel estatal sobre este tema. El indicador es no adecuado porque tiene deficiencias en su planteamiento. Con base en lo anterior, el puntaje que alcanza este indicador es **cero (0)**. Se recomienda utilizar un indicador relacionado con la cobertura y accesibilidad, por ejemplo, sería conveniente usar un índice de cobertura para discapacitados en el cual se consideren los servicios que se le pueden ofrecer a personas en silla de ruedas, invidentes, sordos, y mudos. Después, calcular el porcentaje de unidades que cuentan con cada uno de los servicios con respecto a todo el parque de unidades de transporte público.
  16. **C5.A1. Porcentaje de municipios con unidades especializado de transporte público.** El nombre del indicador no es claro, ya que muestra lo que parece ser una inconsistencia de conjugación. El indicador no es relevante, ya que la información que provee es superflua, medir de esta forma la cobertura es cuestionable, ya que es suficiente con que un municipio tenga una unidad de transporte público de estas características para considerarse. Es un indicador que es económico, ya que obtener la información para elaborar el cálculo del indicador es sencillo. Es no monitoreable debido a que esta información no es pública. No es adecuado para medir el desempeño del Pp. Por lo anterior, el puntaje que este indicador obtiene es **cero (0)**. Se recomienda considerar la satisfacción de la demanda, posiblemente el número de unidades por cada 10 mil discapacitados.

17. **C5.A2. Porcentaje de eficacia para la gestión del FOTRADIS.** El nombre del indicador no es claro, no es posible medir el porcentaje de eficacia, tal vez el grado. Es un indicador no relevante, la información que provee es de baja utilidad para el Pp. Es un indicador económico ya que aparentemente sería de muy bajo costo llevar a cabo su cálculo. Es no monitoreable de manera independiente, debido a que sólo lo UR tendría la información necesaria para efectuar su cálculo. Es no adecuado para medir el desempeño, de hecho, es un indicador que claramente está destinado a medir la gestión, sin embargo, es cuestionable que pueda medir la eficacia. Por lo anterior, este indicador obtiene un puntaje de **cero (0)**. Se recomienda prescindir de este indicador ya que no tiene utilidad para medir el desempeño.

#### Anexo 12.2 Continuación de la respuesta a la pregunta 28

4. Promedio de unidades de auxilio por cada tramo carretero: En este caso se indica el nombre completo del documento en donde se encuentra la información. No incluyen el nombre del área administrativa encargada de generar o publicar la información. No especifican el año o periodo, por lo tanto, no es posible determinar si coincide con la frecuencia de medición del indicador. Finalmente, no indican la ubicación física o algún vínculo de internet para su consulta. Con base en lo anterior, el nivel del indicador es **uno (1)**.
5. Proporción de tramos carreteros con unidades de auxilio: Para este indicador, en los medios de verificación se incluye el nombre completo del documento que contiene la información. No incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información. No especifican el año o periodo en que se emite el documento, por lo tanto, es imposible determinar si coincide con la frecuencia de medición del indicador. No indican la ubicación física o algún vínculo de internet donde se encuentre publicada la información. Con base en lo anterior, el nivel que este indicador alcanza es **uno (1)**.
6. Promedio de Unidades de Transporte Público que son revisadas: Relacionado con este indicador, se presenta el nombre completo del documento en donde se encuentra la información. No se especifica el año o periodo en que se emite el documento, de tal manera que no es posible determinar si coincide con la frecuencia de medición del indicador. No indican la ubicación física o el vínculo en donde está publicada la información. Dado que sólo cumple con un criterio, el nivel que este indicador obtiene es **uno (1)**.
7. Promedio de unidades que revalidaron documentación: Para este indicador se incluye el nombre completo del documento que contiene la información. No se incluye el nombre del área administrativa que genera o publica la información. No se especifica el año o periodo en que se emite el documento, por lo tanto, no es posible identificar si coincide con la frecuencia de medición del indicador. No se indica la ubicación física o el vínculo donde se encuentra publicada la información. El nivel que obtiene este indicador es **uno (1)**.
8. Promedio de unidades de transporte que pasaron a revisión físico-mecánica: Relacionado con el medio de verificación de este indicador, sí se presenta el nombre completo en donde se encuentra la información. No se incluye el nombre del área administrativa encargada de generar o publicar la información. No se especifica el año o periodo en que se emite el documento, por lo que no es posible determinar si coincide con la frecuencia de medición del indicador. No se indica la ubicación física o el vínculo de internet en donde está publicada la información. Considerando los criterios previos, el nivel que obtiene este indicador es **uno (1)**.
9. Proporción de títulos de concesiones expedidas: Relacionado con el medio de verificación de este indicador, sí se incluye el nombre completo del documento que contiene la información. No se incluye el nombre del área administrativa encargada de generar o publicar la información. No se especifica el año o periodo en que se emite el documento, por lo que no es posible determinar si coincide con la frecuencia de medición del indicador. No se indica la ubicación física del documento. Por lo anterior, la calificación que obtiene el indicador es **uno (1)**.

10. Revalidación de concesiones de Transporte Público: El medio de verificación de este indicador presenta el nombre completo del documento en donde está la información. No incluye el nombre del área administrativa que genera o publica la información. No se especifica el año o periodo en que se emite el documento, por lo que no es posible determinar si coincide con la frecuencia de medición del indicador. No se indica la ubicación física o vínculo de internet en donde está alojada la información. Con base en lo anterior, la calificación que obtiene este indicador es **uno (1)**.
11. Proporción de unidades de transporte público en óptimas condiciones: En relación con este indicador, se presenta el nombre completo del documento en donde se encuentra la información. No se incluye el área administrativa encargada de generar o publicar la información. No se especifica el año o periodo en que se emite el documento, por lo que no es posible determinar si coincide con la frecuencia de medición del indicador. No se indica la ubicación física o vínculo de internet en donde está alojada la información. A partir de los criterios señalados, la calificación para este indicador es **uno (1)**.
12. Supervisión de los operadores de transporte de pasajeros: Respecto a este indicador, se presenta el nombre completo del documento "Informes de avances mensuales en la subsecretaría de transporte público". Se incluye el área administrativa encargada de generar o publicar la información, ésta sería la Subsecretaría de Transporte Público. No se especifica el año, pero sí el periodo en que se emite el documento; éste es mensual, lo cual implica que no coincide con la frecuencia de medición del indicador, el cual es anual. No se indica la ubicación física o vínculo de internet en donde se encuentra publicada la información. A partir de los criterios señalados, la calificación que obtiene el indicador es **dos (2)**.

### Anexo 12.3 Continuación de la respuesta a la pregunta 2

5. **C1.A2. Proporción de tramos carreteros con unidades de auxilio:** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, no obstante, no es congruente con el sentido del indicador, debido a que éste último se refiere a una proporción, mientras que la meta se establece en porcentaje. No es posible determinar si se orienta al desempeño dadas las discrepancias del planteamiento del indicador, así como tampoco es posible determinar si es factible. Dado lo anterior, la calificación que obtiene es **uno (1)**. Se recomienda elegir una sola unidad de medida. También es deseable que se oriente una meta hacia la mejora del desempeño, plantearla a partir de un análisis en donde se determine lo que sucedería si no estuvieran las unidades o si se incrementaran las unidades de auxilio por tramo carretero.
6. **C2. Porcentaje de Unidades de Transporte Público que son revisadas:** La meta se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, es congruente con el sentido del indicador. La meta no se orienta a la mejora del desempeño debido a que, aparentemente no existen consecuencias si las unidades no son revisadas, por lo tanto, existe una alta evasión de dicha responsabilidad. Si bien la meta es factible, su cumplimiento no depende de la UR. A partir de lo anterior, la calificación que obtiene es **tres (3)**.
7. **C2.A1. Porcentaje de unidades que revalidaron documentación:** La meta se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, pero no es congruente con el sentido del indicador, debido a que éste último hace referencia al promedio, mientras que la meta lo hace al porcentaje. No es posible determinar si la meta se orienta a la mejora del desempeño dadas las discrepancias en la formulación del indicador. Tampoco es posible determinar si es factible. Con base en estos criterios, la calificación del indicador es **uno (1)**. Se recomienda homologar la unidad de medida, es más conveniente que sea expresado en porcentaje. Es deseable que también la actividad se analice y se determine si es conveniente incluirla como parte de este componente, ya que no orienta el programa hacia la mejora del desempeño.

8. **C2.A2. Porcentaje de unidades de transporte que acreditaron la revisión físico-mecánica:** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, no obstante, no es congruente con el sentido del indicador debido a que éste último hace referencia al promedio, mientras que la meta lo hace al porcentaje. No es posible determinar si la meta se orienta a la mejora del desempeño dadas las discrepancias que existen entre el indicador y la meta, así como tampoco es posible identificar si es factible. Con base en lo anterior, el nivel que este indicador obtiene es **uno (1)**. Se recomienda cambiar la unidad de medida a porcentaje para que el indicador sea consistente. También debe de reconsiderarse esta meta debido a que propicia el comportamiento oportunista, debido a que si las unidades de transporte público acreditan la revisión físico-mecánica no depende del Pp.
9. **C3. Porcentaje de títulos de concesiones expedidas:** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, sin embargo, y es congruente con el sentido del indicador, No es una meta que se orienta a la mejora del desempeño, debido a que es esperado que la expedición de concesiones crezca en el tiempo por el crecimiento de la población, las ciudades, etc. Es una meta factible. Con base en lo anterior, el nivel que este indicador obtiene es **tres (3)**.
10. **C3.A1. Proporción de Revalidación de concesiones de Transporte Público:** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es la proporción. Cuenta con unidad de medida, no obstante, no es congruente con el sentido del indicador, ya que en las FID se muestran cálculos en porcentaje. A partir de lo anterior, no es posible determinar si es una meta orientada a la mejora del desempeño, tampoco es posible identificar si es factible. Considerando los criterios previos, el nivel que este indicador obtiene es **uno (1)**. Se recomienda cambiar de proporción a porcentaje para que se homologue con otros indicadores similares. De igual forma se recomienda reconsiderar este indicador y también su meta, debido a que las revalidaciones no dependen de la ejecución del Pp.
11. **C4. Porcentaje de unidades de transporte público en óptimas condiciones:** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, es congruente con el sentido del indicador. La meta no se orienta a la mejora del desempeño, ya que el que las unidades de transporte público se encuentren en óptimas condiciones no depende de las actividades del Pp. Si bien es una meta factible, se insiste en que ésta no depende de la ejecución del Programa. Con base en lo anterior, el nivel que alcanza este indicador es **tres (3)**.
12. **C4.A1. Porcentaje de operadores de transporte público supervisados:** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, es congruente con el sentido del indicador. La meta del indicador está orientada a la mejora del desempeño, así como también es factible. Con base en estos criterios, el nivel que este indicador obtiene es **cuatro (4)**.
13. **C4.A2. Porcentaje de las unidades de transporte público de pasajeros revisadas.** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, y es congruente con el sentido del indicador. La meta del indicador está orientada a la mejora del desempeño. Se considera que es factible pero laxa. Con base en lo anterior, el puntaje que obtiene este indicador con relación a su meta es **cuatro (4)**. Se recomienda incrementar la meta por lo menos al 60%.
14. **C4.A3. Porcentaje de supervisión, estudios de rutas y bases de servicio.** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida, y es congruente con el sentido del indicador. La meta no está orientada a la mejora del desempeño, debido a que es una actividad de gabinete en donde no se entrega ningún servicio a la

población objetivo. Es una meta factible pero laxa, considerando la línea base. Por lo anterior, el puntaje que este indicador obtiene es **tres (3)**. Se recomienda que se prescinda de este indicador, ya que no se considera como un servicio que ofrece el Pp a su población objetivo. En caso de que se decida mantener, es recomendable dividirlo en dos o tres para que tenga sentido, ya que se están mezclando supervisiones con estudios.

15. **C5. Porcentaje de población discapacitada en uso de las unidades de transporte especializado.** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es el porcentaje. Cuenta con unidad de medida y es congruente con el sentido del indicador. No es una meta que se oriente a la mejora del desempeño, debido a que no tiene en su eje principal a la población objetivo. La meta es factible pero laxa, además de que es incongruente esperar un mayor porcentaje de población discapacitada como usuaria de transporte público especializado a partir de una eventual ampliación de la cobertura. Con base en lo anterior, en este indicador se obtiene un puntaje de **tres (3)**. Se recomienda reconsiderar este componente en el Pp, debido a que es inconsistente con los otros servicios que ofrece el Pp.
16. **C5.A1. Porcentaje de municipios con unidades especializado de transporte público.** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es la proporción, aunque debe notarse que en el nombre se dice porcentaje. Cuenta con unidad de medida, pero no es congruente con el sentido del indicador. La meta no se orienta a la mejora del desempeño, ya que actualmente se tiene cubierto el 100% del estado considerando la información proporcionada por la UR. Por lo tanto, su meta es factible, pero considerablemente laxa. Con base en lo anterior, el puntaje que alcanza la meta de este indicador es **uno (1)**. Se recomienda utilizar un indicador que permita plantear una meta retadora, como por ejemplo la cantidad de unidades especiales para personas con discapacidad por cada 1000 discapacitados. A partir de la línea base establecer una meta retadora.
17. **C5. Porcentaje de eficacia para la gestión del FOTRADIS.** La meta del indicador se establece con base en un método de cálculo documentado, el cual es un porcentaje. Cuenta con unidad de medida y es congruente con el sentido del indicador. La meta no se orienta a la mejora del desempeño, más bien es un indicador de gestión. La meta es factible pero laxa porque es equivalente a la línea base. Con base en lo anterior, el puntaje que este indicador obtiene es **tres (3)**. Se recomienda prescindir de este indicador, ya que es una meta que se encuentra fuera del alcance y objetivos del Pp.

### Anexo 13. Fuentes de información de la evaluación

#### Documentos normativos e institucionales

- Administración de concesiones del transporte público. (2020). *Cédula y PTCI Transporte público*.
- CEPAL. (2021). *Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas*.
- CONEVAL, SHCP. (2019). *Aspectos a considerar para la elaboración de diagnóstico de los programas presupuestarios de nueva creación o de cambios sustanciales*.
- CONEVAL. (2021). *Elaboración del Árbol del Problema y del Árbol de Objetivos*.
- CONEVAL. (2021). *Glosario*.
- CONEVAL. (2021). *GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LA MATRIZ DE INDICADORES DE RESULTADOS*.
- CONEVAL. (2021). *Manual para el diseño y la construcción de indicadores*.
- CONTRALORÍA GUBERNAMENTAL SUBCONTRALORÍA DE CONTROL Y AUDITORÍA DIRECCIÓN DE AUDITORÍA A OBRA PÚBLICA. (2021). *ACTA DE CIERRE DE AUDITORÍA*.
- GOBIERNO DE TAMAULIPAS PODER LEGISLATIVO. (2021, junio). *Constitución Política del Estado de Tamaulipas*.
- GOBIERNO DE TAMAULIPAS, PODER LEGISLATIVO. (2012, febrero). *Reglamento de Transporte del Estado de Tamaulipas*.
- Gobierno de Tamaulipas/ Poder legislativo. (2020, diciembre). *Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas*.
- GOBIERNO DEL ESTADO PODER EJECUTIVO SECRETARÍA GENERAL. (2010, noviembre). *Manual de organización*. Periódico Oficial.
- GOBIERNO DEL ESTADO PODER EJECUTIVO SECRETARÍA GENERAL. (2015). *Publicación de tarifa*. Periódico Oficial.
- GOBIERNO DEL ESTADO. (2021, julio). *Ejercicio presupuesto 2020*.
- GOBIERNO FEDERAL PODER EJECUTIVO SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN. (2021). *REVISTA DOCUMENTAL Y MECÁNICA ACUERDO 2021*. Periódico Oficial.
- SECRETARÍA DE FINANZAS. (2020). *Avances de los indicadores de desempeño de los programas presupuestarios, al primer trimestre de 2020*.
- SECRETARÍA DE FINANZAS. (2020). *Avances de los indicadores de desempeño de los programas presupuestarios, al segundo trimestre de 2020*.
- SECRETARÍA DE FINANZAS. (2020). *Avances de los indicadores de desempeño de los programas presupuestarios, al tercer trimestre de 2020*.
- SECRETARÍA DE FINANZAS. (2020). *Avances de los indicadores de desempeño de los programas presupuestarios, al cuarto trimestre de 2020*.
- SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. (2020). *Convenio FOTRADIS 2020*.
- SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. (2020). *LINEAMIENTOS de Operación del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad para el ejercicio fiscal 2020*.
- SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. (2020b). *PRESUPUESTO de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2020*.
- Secretaría General de Gobierno / Dirección Jurídica. (2021). *CESIÓN DE DERECHOS*.
- Secretaría General de Gobierno / Departamento de Calidad en el Servicio. (2021). *CAMBIO DE MODALIDAD*.
- Secretaría General de Gobierno / Departamento de Calidad en el Servicio. (2021a). *CAMBIO DE CARACTERÍSTICAS*.
- Secretaría General de Gobierno / Departamento de Inspección y Control Vehicular. (2021). *REVISTA MECÁNICA VEHICULAR*.
- Secretaría General de Gobierno / Departamento de Registro y Capacitación de Operadores. (2021). *REVISTA DOCUMENTAL*.

Secretaría General de Gobierno / Departamento de Registro y Capacitación de Operadores. (2021b). *TARJETÓN DE IDENTIDAD DE OPERADORES.*

Secretaría General de Gobierno / Dirección Jurídica. (2021). *SUCESIÓN DE DERECHOS.*

SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO. (2021). *FICHA DE MONITORIO DE INDICADORES PARA RESULTADOS 2021.*

SHCP. (2021). *MODELO DE TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LA EVALUACIÓN EN MATERIA DE DISEÑO.*

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE PÚBLICO. (2020). *BITACORA REQUISICIONES DE MATERIAL DE MINISTROS Y ASEO.*

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE PÚBLICO. (2020). *BITACORA REQUISICIONES DE TÓNER, PAPELERIA, HOJAS Y GUÍAS DE PAQUETERÍA.*

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE PÚBLICO. (2020). *CARPETA EJECUTIVA Actualización - DICIEMBRE 2020.*

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE PÚBLICO. (2020). *PLAN DE OPERACIONES 2020.*

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE PÚBLICO. (2020b). *GASTOS DE REPRESENTACIÓN 2020.*

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE PÚBLICO. (2020c). *VIÁTICOS 2020.*

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE PÚBLICO. (2021). *DIAGNÓSTICO 2020 Y PLAN DE OPERACIONES 2021.*

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE PÚBLICO. (2021). *Diagramas de flujo para ingreso de trámite al sistema 2021.*

Subsecretaría de Transporte Público. (2021). *Manual técnico SIEDIGET.*

Subsecretaría de Transporte Público. (2021). *Sistemas Utilizados en la Subsecretaría de Transporte Público.*

Subsecretaría de Transporte Público. (2021, mayo). *Diagnóstico del Programa Presupuestario E221 Modernización del transporte público.* Secretaría General de Gobierno.

### Informes

### Libros

Georgina Isunza Vizuet. (2017). *LA MOVILIDAD URBANA: DIMENSIONES Y DESAFÍOS.* Ciudad de México: Colofón S.A. de C.V.

### Revistas

### Documentos de trabajo e investigación

### Páginas web

Gobierno del Estado de Tamaulipas (2017) Plan Estatal de Desarrollo de Tamaulipas 2016-2022, Tiempo para todos. <https://www.tamaulipas.gob.mx/planestatal/plan-estatal-de-desarrollo-2016-2022.pdf>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (20 de agosto de 2021). INEGI. <https://www.inegi.org.mx/>

Organización de las Naciones Unidas (18 de agosto de 2021). Objetivos del Desarrollo sostenible. La Asamblea General adopta la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible>

### Estadísticas y registros administrativos

Hoja excel – Padrón  
Total de concesionarios

### Otro

**Anexo 14: Ficha Técnica de Datos Generales de la Evaluación**

Nombre de la evaluación:	Evaluación de diseño del Programa Presupuestario E221 Modernización del Transporte Público
Nombre y clave del programa evaluado:	Programa Presupuestario E221 Modernización del Transporte Público
Ramo:	NA
Unidad Responsable:	Contraloría Gubernamental del gobierno del Estado de Tamaulipas
PAE de origen:	Programa Anual de Evaluación (PAE) 2021
Año de conclusión y entrega de la evaluación:	2021
Tipo de evaluación:	Evaluación de diseño
Nombre de la instancia evaluadora:	Universidad Autónoma de Tamaulipas Unidad de evaluación de políticas públicas Cuerpo Académico de Bienestar Social-UAT-CA177
Nombre del coordinador de la evaluación:	Jorge Alberto Pérez Cruz*
Nombre de los (as) principales colaboradores (as) de la instancia evaluadora:	Adolfo Rogelio Cogco Calderón* Karla Jazmín Rodríguez Hernández Rolando Israel Valdez Ramírez* Reyna Verónica Sobrevilla Vázquez Diana Margarita Mentado Chávez
Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de evaluación):	Secretaría de Finanzas, Subsecretaría de Egresos, Dirección de Planeación Estratégica
Forma de contratación de la instancia evaluadora:	Numeral 3 del artículo 1 de la Ley de Adquisiciones para la Administración Pública del Estado de Tamaulipas y sus Municipios, mediante Convenio Específico de Colaboración al amparo del Convenio Marco de Colaboración entre la Universidad Autónoma de Tamaulipas y el Gobierno del Estado de Tamaulipas
Costo total de la evaluación con IVA incluido:	\$208, 800.00 IVA incluido
Fuente de financiamiento:	Recursos fiscales con cargo a las aportaciones que el Gobierno del Estado de Tamaulipas realiza a la Universidad Autónoma de Tamaulipas al amparo del Convenio Marco de Colaboración.

\*Profesor de Tiempo Completo en la Universidad Autónoma de Tamaulipas y Profesor visitante en Anáhuac Online.

