

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

EVALUACIÓN DE DISEÑO PROGRAMÁTICO
DEL PROYECTO PRESUPUESTARIO
MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE MASIVO

PROGRAMA NO SOCIAL DEL
SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO Y TELEFÉRICO DEL ESTADO DE MÉXICO
DEL EJERCICIO FISCAL 2016

INFORME DE EVALUACIÓN

SEPTIEMBRE

DE 2018

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO Y TELEFÉRICO DEL ESTADO DE MÉXICO

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

I. PRESENTACIÓN Y ANTECEDENTES

- Descripción ejecutiva del programa presupuestario a evaluar.

Conforme al Plan de Desarrollo del Estado de México 2011-2017, el Gobierno del Estado de México, ha trabajado en la consolidación de un Gobierno de Resultados, impulsando programas y acciones que respondan a las necesidades y exigencias de los mexiquenses.

Acorde a esta dinámica de trabajo de cercanía con la sociedad y, con base en el Pilar 2: “Estado Progresista” que tiene como uno de sus objetivos “Promover una economía que genere condiciones de competitividad”; se han planeado y construido Sistemas de Transporte Masivo, los cuales contribuyen a mejorar la movilidad urbana y los tiempos de traslado; evitando con esto la pérdida de horas hombre y el deterioro del medio ambiente, mejorando la calidad de vida de los habitantes del estado.

En este sentido el programa presupuestario a evaluar incrementa y da mantenimiento a la infraestructura y el equipamiento de transporte masivo mediante la participación gubernamental y de capital privado en beneficio de los usuarios.

El transporte masivo que opera y se implementa en la entidad, es parte de la estructura urbana de las zonas metropolitanas y favorece la calidad de vida de todos los habitantes, tiene como principal propósito la integración de un sistema eficiente para la movilidad de grandes cantidades de personas, con el menor número de viajes; lo que permite la reducción de tiempos de traslado, menor congestión vial, disminución de la tendencia de viajar en automóvil y menos emisiones de contaminantes a la atmósfera.

En cumplimiento a lo que mandata la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 134 párrafos primero y segundo; la Ley de Planeación del Estado de México y Municipio en su artículo 38; y los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Presupuestarios del Gobierno del Estado de México en sus disposición Décimo Sexta, se elaboró la presente Evaluación de Diseño Programático 2016 del Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México, SITRAMYTEM, por personal adscrito al mismo.

- Programa Anual de Evaluación que da origen de la evaluación.

El Programa Anual de Evaluación para el Ejercicio Fiscal 2016 de los Programas Presupuestarios del Gobierno del Estado, emitido el 29 de abril de 2016 por la Secretaría de Finanzas, promueve su realización con la finalidad de analizar el cumplimiento y detectar oportunidades de mejora en beneficio de los mexiquenses.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

- Situación que amerita la realización de una evaluación de diseño.

Las personas significan el punto focal de las políticas públicas, y el éxito de toda política pública se explica mediante la determinación de la dimensión en la que éstas promueven igualdad de oportunidades y una mejora en la calidad de vida. El propósito fundamental es lograr que la programación, el monitoreo y evaluación de los programas que conforman el Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado de México, logren resultados y consoliden la rendición de cuentas.

En ese tenor, se realiza una evaluación de diseño en el SITRAMYTEM, entendiendo por Evaluación al proceso que tiene como finalidad determinar el grado de eficacia, eficiencia, calidad, resultados e impacto con la se ha programado y empleado los recursos destinados a alcanzar los objetivos previstos, posibilitando la determinación de las desviaciones y la adopción de medidas correctivas que garanticen el cumplimiento adecuado de las metas.

- Circunstancias que dieron origen a la creación del programa presupuestario

Las comunicaciones son condición indispensable para el desarrollo integral del Estado de México, contribuyen para elevar la competitividad y promover el crecimiento económico que se necesita para su inserción en el proceso de globalización.

La infraestructura de comunicaciones es el eje del desarrollo integral, porque aumenta el intercambio, ensancha los mercados, lleva salud, educación y crea puentes entre las regiones; por esto, es necesario impulsar la participación de los tres órdenes de gobierno y de los sectores social y privado.

La construcción de Sistemas de Transporte Masivo y el aprovechamiento de los instrumentos financieros y asociaciones público – privadas en el sector, contribuyen en mejorar la movilidad urbana y los tiempos de traslado, evitando con esto la pérdida de horas hombre, el deterioro del medio ambiente y en consecuencia se mejora la calidad de vida de las familias mexiquenses.

En ese sentido, el Sistema de Transporte Masivo del Estado de México, se creó mediante Decreto número 278 publicado en la Gaceta del Gobierno el 31 de marzo de 2011, en el cual se establece como un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, cuyo objetivo es coordinar los programas y acciones relacionados con la infraestructura y operación del transporte de alta capacidad y las estaciones de transferencia modal, así como efectuar investigaciones y estudios que permitan al Gobierno del Estado sustentar las solicitudes de concesiones o permisos ante las autoridades federales para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de transporte de alta capacidad en territorio estatal.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Bajo este precepto se creó el Programa Presupuestario Modernización del Transporte Masivo cuyo objetivo es incrementar y dar mantenimiento a la infraestructura y el equipamiento de transporte masivo mediante la participación gubernamental y de capital privado en beneficio de los usuarios. El cumplimiento del programa, ha resultado en la construcción y operación de tres líneas de transporte masivo: Mexibús I, Ciudad Azteca – Ojo de Agua; Mexibús II, Izcalli – Tultitlán – Coacalco – Ecatepec y Mexibús III, Chimalhuacán – Nezahualcóyotl – Pantitlán, los cuales permiten transportar diariamente 280 mil usuarios de la Zona Metropolitana del Valle México. Estos sistemas son parte de la estructura urbana de las zonas metropolitanas y favorecen la calidad de vida de todos los habitantes de las zonas de influencia.

II. OBJETIVOS

II.1 Objetivo General

Analizar y valorar el diseño del Programa presupuestario (Pp) Modernización del Transporte Masivo, con la finalidad de identificar si el programa contiene los elementos necesarios que permitan prever de manera razonable el logro de sus metas y objetivos, a efecto de instrumentar mejoras.

II.2 Objetivos Específicos

- Analizar y valorar la justificación de la creación y diseño del Pp.
- Analizar y valorar la contribución del Pp al cumplimiento de las Metas Estatales del Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017 (PED 2011-2017) y de los programas derivados de este.
- Analizar y valorar la consistencia entre el diseño del Pp y la normatividad aplicable.
- Identificar posibles complementariedades y/o coincidencias con otros Pp de la Administración Pública Estatal.

III. APARTADOS DE EVALUACIÓN Y METODOLOGÍA

La evaluación en materia de diseño se dividió en cinco apartados y 20 preguntas de acuerdo con el siguiente cuadro:

APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL
Justificación de la creación o modificación sustancial, así como del diseño del Pp	1 a 3	3
Contribución del Pp a las metas estatales y planeación orientada a resultados	4 a 5	2

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo	6 a 8	3
Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)	9 a 19	11
Complementariedades y coincidencias con otros Pp	20	1
TOTAL	20	20

La evaluación se realizó por personal adscrito al SITRAMYTEM, mediante un análisis de gabinete con base en información proporcionada por las áreas del Organismo, entidad responsable del Pp Modernización del Transporte Masivo, para justificar el análisis.

En este contexto, se entenderá por análisis de gabinete al conjunto de actividades que involucra el acopio, la organización y la valoración de información concentrada en registros administrativos, bases de datos, evaluaciones internas y/o externas y documentación pública. De acuerdo con las necesidades de información y tomando en cuenta la forma de operar el Pp Modernización del Transporte Masivo, se programaron y llevaron a cabo entrevistas con los responsables de las metas e indicadores del Pp y personal del área.

III.1 Criterios generales para responder a las preguntas

Los cinco apartados de la evaluación incluyen preguntas específicas, de las cuales 16 fueron respondidas mediante un esquema binario (SI/NO) sustentando con evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el análisis y valoración. En los casos en que la respuesta es SI, se seleccionó uno de cuatro niveles de respuesta definidos para cada pregunta.

Las cuatro preguntas que no consideran respuestas binarias (por lo que no incluyen niveles de respuesta) fueron respondidas con base en un análisis sustentado en evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el mismo.

III.2. Formato de respuesta

Cada una de las preguntas fue contestada que incluye los siguientes conceptos:

- a) La pregunta.
- b) La respuesta binaria (SÍ/NO) o abierta.
Para las respuestas binarias y en los casos en los que la respuesta es SÍ, se incluye el nivel de respuesta (que incluye el número o nivel y las características o atributos, especificadas en el presente para la pregunta).
- c) El análisis que justifica la respuesta y la valoración otorgada.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

III.2.1 Consideraciones de las respuestas

Para las preguntas que se respondieron de manera binaria (SÍ/NO), se consideró lo siguiente:

- Respuesta binaria (SÍ/NO). En los casos en que el Pp Modernización del Transporte Masivo no contaba con documentos ni evidencias para dar respuesta a la pregunta, se consideró información inexistente y, por lo tanto, la respuesta es “No”.
- Cuando el Pp Modernización del Transporte Masivo cuenta con información la respuesta es “Si”, y se procedió a precisar uno de los cuatro niveles de respuesta, tomando en cuenta los criterios establecidos en cada nivel.

Para el total de las respuestas, se consideraron los siguientes aspectos:

IV. EVALUACIÓN (CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA)

Anexo 1

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

VI. 1 Análisis de Justificación de la Creación y del Diseño del Programa

1. El problema o necesidad prioritaria que busca resolver el programa presupuestario está identificado en un documento que cuenta con la siguiente información:

- a) El problema o necesidad se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
- b) Se define la población que tiene el problema o necesidad.

Respuesta: Si

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">• El programa tiene identificado el problema o necesidad que busca resolver,• El problema cumple con todas las características establecidas en la pregunta, y• El programa actualiza periódicamente la información para conocer la evolución del problema.

Justificación:

De acuerdo a los criterios establecidos en los términos de referencia, se asigna el nivel 4, toda vez que cumple con las características establecidas en la pregunta y presenta evidencia documental que el problema prioritario que busca atender el Pp Modernización del Transporte Masivo se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida: *“Cobertura parcial del servicio de transporte masivo”*

Lo anterior conforme al Árbol de Problemas existente y al Árbol de Objetivos, los cuales son fuente de la MIR de dicho Pp.

Abundando sobre el tema y respecto de la infraestructura y los servicios de transporte masivo de personas en zonas urbanas, la entidad enfrenta un gran reto. De manera específica, en materia de sistemas de transporte ferroviario y de la red de autobuses de tránsito rápido (BRT) se debe mejorar la cobertura y eficiencia de los servicios.

La movilidad es uno de los ejes que activa el desarrollo de una sociedad pues permite a sus habitantes el desempeño de sus actividades productivas y recreativas, a su vez representa un reto para el gobierno pues las decisiones y motivos de viaje son diversos y subjetivos a los usuarios, lo que implica un cambio constante en los indicadores, ello obliga a los tomadores de decisiones a mantenerse actualizados sobre dicha información.

Tal como fue planteado en el diagnóstico del Plan de Desarrollo 2011-2017, (Pilar 2: Estado Progresista), respecto de la infraestructura y los servicios de transporte masivo de personas

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

en zonas urbanas, la entidad enfrenta un gran reto. De manera específica, en materia de sistemas de transporte ferroviario y de la red de autobuses de tránsito rápido (BRT) se debe mejorar la cobertura y eficiencia de los servicios. El Estado de México todavía requiere de inversiones importantes en las redes secundarias y el transporte masivo, sobre todo en cuanto a la articulación de los municipios que forman la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y la Zona Metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT), para mejorar las condiciones de competitividad.

Derivado de que la normatividad establece la generación del Anteproyecto de Presupuesto de manera anual, se hace el ejercicio de actualización de todo lo que conforma, entre ellos el diagnóstico y el árbol de problemas, mismos que se van ajustando a las necesidades presentes y futuros escenarios de la movilidad de los mexiquenses, no obstante y ante el crecimiento de los sistemas de transporte masivo hay información que se actualiza durante el año.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 2, 3, 6 y 20.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

2. ¿El diagnóstico del problema o necesidad que atiende el Pp describe de manera específica:

- a) Causas, efectos y características del problema o necesidad.
- b) Cuantificación y características de la población que presenta el problema o necesidad.
- c) Ubicación territorial de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad.

Respuesta: SI

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">• El Pp cuenta con documentos, información y/o evidencias que le permiten conocer la situación del problema que pretende atender,• El diagnóstico cumple con todas las características establecidas en la pregunta, y• El programa señala un plazo para la revisión y actualización de su diagnóstico en algún documento.

Justificación:

De acuerdo a los criterios establecidos en los términos de referencia, se asigna el nivel 4, toda vez que cumple con las características establecidas en la pregunta y presenta evidencia documental que el problema o necesidad que atiende el Pp describe de manera específica causas, efectos y características de la necesidad, cuantificación y características de la población que presenta la necesidad y ubicación territorial de la población.

Lo anterior conforme al Árbol de Problemas existente y al Árbol de Objetivos, los cuales son fuente de la MIR de dicho Pp.

Los sistemas de transporte masivo, fueron concebidos como alternativa en los municipios que por su característica metropolitana, sufren severos problemas de movilidad en sus vialidades principales ocasionados por grandes cantidades de automóviles particulares y principalmente por el transporte público tradicional de baja y mediana capacidad.

Sin embargo, los efectos de la problemática son los siguientes:

- Alta complejidad para la instalación de líneas de sistemas de transporte masivo.
- Pérdidas económicas de las empresas concesionarias.
- Desequilibrio entre el costo de operación y el ingreso generado por pago de pasaje.
- Exceso de tiempo en la construcción de sistemas de transporte masivo.
- Poco estímulo económico para reinvertir en el sistema de transporte masivo.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

- Número de personas transportadas menor a la capacidad de los sistemas de transporte masivo.
- Retraso en la gestión, licitación y ejecución de sistemas de transporte masivo.

Actualmente son 8 municipios los que cuentan con el beneficio de un sistema de transporte masivo: Ecatepec, Tecámac, Coacalco, Tultitlán, Cuautitlán Izcalli, Tlalnepantla, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl.

De acuerdo a los datos oficiales publicados en 2015 por el Consejo Nacional de Población (CONAPO), la proyección de habitantes para 2016 en el Estado de México será de 17,118,524 personas. Solo entre estos 8 municipios suman más de 6.3 millones de habitantes, lo que representa el 37% de la población del estado, como lo marca el formato de población objetivo del Sistema de Programación y Presupuesto del Gobierno del Estado de México, SIPREP.

N.P.	Municipio	Habitantes
1	Ecatepec	1,779,404
2	Tecámac	454,427
3	Coacalco	298,288
4	Tultitlán	598,659
5	Cuautitlán Izcalli	563,090
6	Tlalnepantla	706,889
7	Chimalhuacán	717,541
8	Nezahualcóyotl	1,185,320
	Sumas	6,303,618

Cabe mencionar que el diagnóstico se genera de manera anual derivado de que la normatividad establece la generación del Anteproyecto de Presupuesto en este lapso de tiempo, se hace el ejercicio de actualización de todo lo que conforma, entre ellos el diagnóstico y el árbol de problemas, mismos que se van ajustando a las necesidades presentes y futuros escenarios de la movilidad de los mexiquenses.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 1, 3, 6 y 20.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

3. ¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el Pp presupuestario lleva a cabo?

Respuesta: SI

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">• El programa cuenta con una justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa lleva a cabo en la población objetivo, y• La justificación teórica o empírica documentada es consistente con el diagnóstico del problema, y• Existe evidencia (local, nacional o internacional) de los efectos positivos atribuibles a los beneficios o apoyos otorgados a la población objetivo, y• Existe evidencia (nacional o internacional) de que la intervención es más eficaz para atender la problemática que otras alternativas.

Justificación:

El programa cuenta con una justificación teórica y empírica documentada que sustenta el tipo de intervención que el programa lleva a cabo en la población objetivo, basado en los estudios que respaldan la viabilidad para la construcción de los sistemas de transporte masivo así como definir su ruta y características generales de operación y los beneficios que conllevan.

Esta justificación es consistente con el diagnóstico del problema, toda vez que es apoyada con los resultados de los estudios generados por diversas consultoras a lo largo de los años y que han dado como resultado la construcción de los sistemas de transporte masivo que operan en la actualidad. A continuación se describen de manera gráfica:

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.



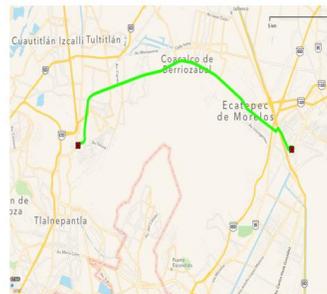
Mexibús I
Ciudad Azteca-Tecámac



Datos Generales	
Mexibús I Ciudad Azteca- Tecámac	
En operación desde octubre de 2010	
Longitud	16.8 km
Estaciones Intermedias	22
Terminales	(3) Ciudad azteca, Central de Abastos y Tecámac
Interconexiones	STC Metro línea B Ciudad Azteca
Tiempo de Recorrido	30 min. por sentido
Unidades en Operación	63 (18.5m longitud)
Transporte Rosa	8 unidades
Descripción	Autobuses articulados combustible diésel norma euro v
Tarifa	7 pesos
Demanda Promedio Día Hábil	133 mil usuarios
Población Beneficiada	2 millones de hab. (Tecámac y Ecatepec)
Co2 que se deja de emitir al año	30,000 ton



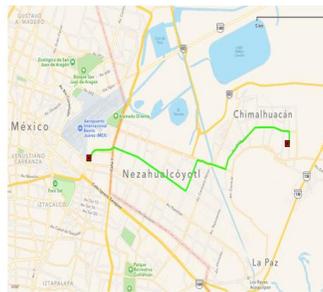
Mexibús II
Cuautitlán Izcalli- Tultitlán-Coacalco-Ecatepec



Datos Generales	
Mexibús II Cuautitlán Izcalli - Tultitlán - Coacalco - Ecatepec	
En operación desde enero de 2015	
Longitud	22.3 km
Estaciones Intermedias	42
Terminales	(1) Las Américas
Interconexiones	Metro estación 11 de Mayo, Tren Suburbano estación Lactaria
Tiempo de Recorrido	54 min. por sentido
Unidades en Operación	52 (18.5 m de longitud) 10 (Patrón de 15 m.)
Transporte Rosa	10 Unidades de 15 metros
Descripción	Autobuses articulados y Patrón de 15 m Combustible Diésel Norma Euro V
Tarifa	7 pesos
Demanda Promedio Día Hábil	98 mil usuarios
Población Beneficiada	2 millones de hab. (Cuautitlán Izcalli, Tultitlán, Coacalco, Ecatepec)
Co2 que se deja de emitir al año	13,000 ton



Mexibús III
Chimalhuacán – Nezahualcóyotl - Pantitlán



Datos Generales	
Mexibús III Chimalhuacán - Nezahualcóyotl - Pantitlán	
En operación desde mayo de 2013	
Longitud	18.3 km
Estaciones Intermedias	28
Terminales	(2) Chimalhuacán y Pantitlán
Interconexiones	Sistema de Transporte Colectivo Metro Línea 1.5. 9v A
Tiempo de Recorrido	50 min. por sentido
Unidades en Operación	49 (18.5 m de longitud)
Transporte Rosa	4 unidades
Descripción	Unidades articuladas Combustible Diésel Norma Euro V
Tarifa	7 pesos
Demanda Promedio Día Hábil	76 mil usuarios
Población Beneficiada	2 millones de hab. (Chimalhuacán, Nezahualcóyotl en el EDOMEX y Venustiano Carranza en la CDMX)
Co2 que se deja de emitir por año	14,557 ton

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.



Asimismo existe evidencia (Análisis Costo Beneficio, Proyectos Ejecutivos y el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable), de los efectos positivos atribuibles a la población objetivo, y de que la intervención es más eficaz para atender la problemática que otras alternativas, además de la cuantificación de personas a las que se les presta el servicio.

Los estudios se citan a continuación:

N.P.	Sistema	Año Estudio ACB	Año Puesta en Operación
1	Mexibús I	2009	2010
2	Mexibús II	2012	2015
3	Mexibús III	2010	2013
4	Mexicable Ecatepec	2013	2016

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 1 y 2.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

IV. 2 La Contribución del Programa para el cumplimiento de las Metas Estatales y planeación orientada a resultados

4. El Propósito del programa presupuestario está vinculado con los objetivos del programa sectorial, considerando que:

- a) Existen conceptos comunes entre el propósito y los objetivos del programa sectorial, por ejemplo: población objetivo o área de enfoque objetivo.
- b) El logro del propósito aporta al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial.

Respuesta: Si

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">• El programa cuenta con un documento en el que se establece la relación con objetivo(s) del programa sectorial, especial o institucional, y• Es posible determinar vinculación con todos los aspectos establecidos en la pregunta, y• El logro del propósito es suficiente para el cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial o institucional.

Justificación:

De acuerdo con el Programa Sectorial del Pilar 2: Estado Progresista, el sector de infraestructura es un factor determinante de la competitividad y en consecuencia del crecimiento económico. En el mismo se menciona que el estado es una de las entidades del país con los mejores niveles de infraestructura de comunicaciones y transporte. Sin embargo, se requiere continuar invirtiendo en más redes secundarias, accesos y alimentadores que brinden una mayor accesibilidad a la geografía estatal:

“En los últimos años, el sector comunicaciones ha logrado mejorar tanto la movilidad de los mexiquenses como la conectividad entre las diversas zonas habitacionales, industriales y turísticas, disminuyendo los tiempos de traslado de personas y bienes, evitando la pérdida de horas-hombre, mejorando la arquitectura urbana de las vialidades estatales, potencializando los recursos con la participación de la inversión privada, apoyando la competitividad de la industria y el comercio estatal mediante una mejor infraestructura vial, de transporte masivo y aéreo, apoyando la generación de empleos directos e indirectos y disminuyendo las emisiones contaminantes de los vehículos.”

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Por ello uno de los objetivos del Programa Sectorial es promover una economía que genere condiciones de competitividad, cuya estrategia es el desarrollo de infraestructura. En ese tenor, entre los objetivos del Pp está el incremento en la longitud y número de sistemas de transporte masivo, para un servicio eficiente, amplio y de calidad.

La respuesta a es consistente con la respuesta de las pregunta 5.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

5. ¿Con cuáles objetivos, estrategias y líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo vigente está vinculado el objetivo sectorial relacionado con el Pp?

De acuerdo al objetivo, el Gobierno del Estado de México a través del Sistema de Transporte Masivo y Teleférico, ha implementado sistemas de transporte masivo accesibles, eficientes que sean a la vez amigables con el medio ambiente y faciliten el desplazamiento de la población a sus centros de trabajo, de estudio o esparcimiento y constituyan una alternativa a los medios de transporte existentes.

La relación existente es la siguiente:

Pilar 2: Estado Progresista

Objetivo 1: “Promover una economía que genere condiciones de competitividad”

Estrategia:

1. Desarrollar y mantener la infraestructura.
 - i. Promover en coordinación con los gobiernos municipales, inversiones estratégicas en infraestructura para promover el establecimiento de parques industriales, de centros logísticos y de transporte multimodal con tecnología moderna.
 - ii. Establecer proyectos estratégicos que mejoren las vialidades, carreteras libres de peaje y autopistas, y que impulsen la movilidad y enlace de los centros de producción y consumo.
2. Fortalecer el transporte público para facilitar la movilidad de los mexiquenses.
 - i. Promover, en coordinación con otros niveles de gobierno y entidades federativas, el desarrollo de transporte público masivo entre los valles de Toluca y de México.
 - ii. Promover, en coordinación con los gobiernos Federal, del DF y los municipales, el desarrollo de sistemas de transporte masivo.
 - iii. Incrementar y conservar la infraestructura de transporte masivo, con mecanismos de financiamiento que incluyan la participación privada y de los concesionarios.
 - iv. Avanzar hacia la consolidación de un sistema de transporte integrado en las ciudades de la entidad.
 - v. Establecer un sistema de rutas troncales urbanas de manera conjunta con los gobiernos municipales y los concesionarios.
 - vi. Orientar la función del transporte público de baja capacidad para eficientar la alimentación del transporte masivo.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

- vii. Propiciar acuerdos con los concesionarios para continuar con la modernización administrativa del sector, y su incorporación organizada a los nuevos esquemas para la prestación del servicio público.
- viii. Garantizar la seguridad de los pasajeros a través de la renovación del parque vehicular con unidades modernas y la capacitación obligatoria de los operadores.
- ix. Garantizar la seguridad de los usuarios del transporte público concesionado a través de la capacitación obligatoria de los operadores.

La respuesta a es consistente con la respuesta de las pregunta 4.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

IV.3 Análisis de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo.

6. ¿Las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo están definidas en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema o necesidad y cuentan con la siguiente información y características:

- a) Unidad de medida.
- b) Están cuantificadas.
- c) Metodología para su cuantificación.
- d) Fuentes de información.

Respuesta: SI

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> • El programa tiene definidas las poblaciones o áreas enfoque (potencial y objetivo) y • Las definiciones cumplen con todas las características establecidas, y • Existe evidencia de que el programa actualiza (según su metodología) y utiliza las definiciones para su planeación.

Justificación:

El Estado de México es una de las entidades federativas que presentan uno de los índices de crecimiento poblacional más alto. Esto representa un reto ya que implica que todos estos nuevos habitantes, más los que ya existen, requieran y demanden la prestación de servicios de todo tipo como: agua potable, alcantarillado, seguridad, atención médica, servicios educativos, de comunicación y vialidades, de transporte, entre otros.

Al realizar la planificación de sistemas de transporte masivo, se desarrollaron estudios de Análisis Costo Beneficio los cuales tenían como propósito principal entre otros, cuantificar la cantidad de población beneficiada y en la programación de los ejercicios presupuestales se identifica la cantidad de población con oportunidad de ser beneficiada (potencial), como se señala en el diagrama de población objetivo del Sistema de Programación y Presupuesto del Gobierno del Estado de México, SIPREP.

N.P.	Sistema	Municipios Beneficiados	Población Beneficiada Estimada
1	Mexibús I	Ecatepec Tecámac	2,000,000

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

2	Mexibús II	Ecatepec Coacalco Tultitlán Cuautitlán Izcalli	2,000,000
3	Mexibús III	Chimalhuacán Nezahualcóyotl	2,000,000
4	Mexibús IV (en operación tercer trimestre 2018)	Ecatepec Tecámac Tlalnepantla	2,700,000
5	Mexicable Ecatepec	Ecatepec	250,000
6	Mexipuerto Cuatro Caminos	Naucalpan	300,000
	Sumas		9,000,250

El Pp Modernización del Transporte Masivo tiene definidas las poblaciones potencial y objetivo, cumpliendo con la unidad de medida (usuario), están cuantificadas (población de los municipios en los que inciden los Sistemas de Transporte Masivo que se encuentran operando), en cuanto a sus definiciones y la actualización de las poblaciones se da de manera anual. Lo anterior conforme a la programación hecha en el Sistema de Planeación y Presupuesto del Gobierno del Estado de México SIPREP y los informes que emite.

Si consideramos los conceptos de poblaciones que se determinan en los Términos de Referencia para la Evaluación de Diseño que se describen a continuación:

- 1) Población potencial.- Se refiere a aquella parte de la población total que presenta la necesidad o se ve afectada por el problema y en consecuencia podría ser candidata a recibir los beneficios que otorga el programa: ZMVM
- 2) Población objetivo.- Es aquella población que se tiene planeado o programado atender y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en configuración del programa: municipios en los que inciden los Sistemas de Transporte Masivo actuales.
- 3) Población atendida.- Se entenderá como la población beneficiada por el programa en el ejercicio fiscal: los usuarios efectivamente atendidos, de acuerdo a los conteos oficiales.

En cuanto a la metodología para la cuantificación y fuentes de información de las poblaciones no se cuenta con ningún documento donde quede establecido este criterio. Sin embargo, según lo dicho por las áreas, la metodología que se utiliza para la cuantificación de la población es la siguiente:

Fase	Descripción
Análisis	Se analiza la problemática de necesidad de movilidad de la población, vinculándola con la capacidad técnica de los propios sistemas de transporte masivo actuales.
	Se define como <i>población potencial</i> la ZMVM que por sus características requiere de sistemas de transporte masivo.
	Se define como <i>población objetivo</i> los municipios con mayor problemática de movilidad: Ecatepec, Tecámac, Coacalco, Tultitlán, Cuautitlán Izcalli, Tlalnepantla, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

	Se consultan las fuentes oficiales de información sobre población, que proveyeran estadísticas sobre el volumen de población en dichos municipios.
	Se hace sumatoria de la población total a la que se le debe dar cobertura.
Ejecución	Se otorga el servicio.
	Se contabilizan los usuarios de acuerdo a los accesos que se tienen a los sistemas de transporte masivo actuales.
Seguimiento	Sesionan los Comités Técnicos de Operación de los Sistemas de Transporte Masivo y se concilia la cifra de los usuarios atendidos.
	Se define como <i>población atendida</i> a los usuarios a los que utilizan los sistemas de transporte masivo.
	Se define como <i>población beneficiada</i> a toda aquella persona que recibe un beneficio indirecto.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 1, 2, 7 y 8.

Anexo 2

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

7. ¿Existe información que permita conocer el impacto o efecto positivo que generó la implementación del Pp en la población o área de enfoque atendida y que:

- a) Incluya las características de la población o área de enfoque atendida definida en su documento normativo.
- b) Incluya el tipo de apoyo o acciones otorgadas.
- c) Esté sistematizada.
- d) Cuento con mecanismos documentados para su depuración y actualización.

Respuesta: SI

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> • La información de la población o área de enfoque atendida cumple con tres de las características establecidas.

Justificación:

Los Sistemas de Transporte Masivo cuentan con Comités Técnicos de Operación que concilian la información respectiva a los usuarios de transporte masivo, mismos que integran la población atendida y los kilómetros recorridos. No se cuenta con información sobre edad, sexo, ocupación y cuantas veces al día ocupa los sistemas un mismo usuario, situación que podría ser resuelta cuando se implemente totalmente el uso de una tarjeta única para acceder a todos los sistemas de transporte masivo.

Los sistemas informáticos que utilizan son los siguientes:

Sistemas de Transporte Masivo	Nombre
Mexibús I y II	SIGOM
Mexibús III	Sistema Electrónico de Prepago EPS
Teleférico	Sybille

La información oficial existente se encuentra en el Sistema de Planeación y Presupuesto SIPREP del Gobierno del Estado de México, donde se mantiene actualizada de manera trimestral.

Las fuentes de información que se utilizan son los documentos generados por los Comités Técnicos de Operación, mismos que son la base para la actualización de la base de datos de la Dirección de Operación y Control adscrita al SITRAMYTEM, que a su vez la integra para los reportes trimestrales.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 6 y 8.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

8. Si el Pp cuenta con mecanismos para la rendición de cuentas y la transparencia que guarda la población o área de enfoque atendida, explique el procedimiento para llevarlo a cabo, las variables que mide y la temporalidad de las mediciones.

Justificación:

El SITRAMYTEM publica la información pública de oficio en la página web <https://www.ipomex.org.mx/ipo3/lgt/indice/stmem.web> a través de su cuenta de usuario y la clave de acceso asignada, la información establecida en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información y demás normatividad en la materia y que marca como obligatoria, asimismo existen mecanismos que la propia ley establece para que el ciudadano solicite directamente información en particular.

El mecanismo de rendición de cuentas y de transparencia es el sistema de Información Pública de Oficio del Estado de México IPOMEX. Las fuentes de información son los documentos generados por los Comités Técnicos de Operación, mismos que son la base para la actualización de la base de datos de la Dirección de Operación y Control, que a su vez la integra para los reportes trimestrales, donde se incluye la información que brinda el avance de indicadores.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

IV.4 Evaluación y análisis de la matriz de indicadores para resultados

De la lógica vertical de la Matriz de Indicadores para Resultados

9. Para cada uno de los Componentes de la MIR del Pp ¿se toma como referencia una o un grupo de Actividades que:

- Están claramente especificadas, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- Están ordenadas de manera cronológica.
- Son necesarias, es decir, ninguna de las Actividades es prescindible para producir los Componentes.
- Su realización genera junto con los Supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes.

Respuesta: SI

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none">Las Actividades del Pp cumplen en promedio con un valor entre 3 y menos de 3.5 características establecidas en la pregunta.

Justificación:

La MIR del Pp Modernización del Transporte Masivo en sus cuatro apartados responde a la lógica vertical del fin a la actividad como lo establece la metodología de MIR del Manual del Anteproyecto de presupuesto y se relaciona con 1 Actividad para el ejercicio 2016 según lo muestra el formato de la MIR.

Actividades	Construir un mayor número de kilómetros de carriles de rodamiento.
-------------	--

Dicha actividad es necesaria, es decir, es imprescindible para producir los Componentes y, su realización genera junto con los Supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes. El orden está supeditado al nivel de importancia y características de los indicadores de estratégico a de gestión.

La redacción es clara, sigue un orden estructural, en conjunto define el objetivo de cada nivel narrativo.

La respuesta es consistente con las respuestas de las preguntas 10, 13, 14 y 17.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

10. ¿Los Componentes del Pp integrados en la MIR cumplen con las siguientes características?

- a) Son los bienes o servicios que produce el Pp.
- b) Están redactados como resultados logrados, por ejemplo, informes realizados o proyectos desarrollados.
- c) Son necesarios, es decir, ninguno de los Componentes es prescindible para generar el Propósito.
- d) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos el Propósito.

Respuesta: SI

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">• Los componentes del Pp cumplen en promedio con un valor entre 3.5 y 4 características establecidas en la pregunta.

Justificación:

El componente que se tiene en el programa está claramente identificados ya que al proporcionar el servicio de transporte masivo se cumple con lo establecido en el Pilar 2 del Plan de Desarrollo del Estado de México.

La descripción de los Componentes describen los servicios que proporciona el Pp, asimismo están redactados como resultados logrados, por lo anterior ninguno de los Componentes es prescindible para generar el Propósito; su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos el Propósito.

Componentes	Servicio de transporte público masivo mejorado para los usuarios de zonas metropolitanas.
--------------------	---

El servicio de transporte público masivo mejorado para los usuarios de zonas metropolitanas es lo que produce el Pp; está redactado como la afirmación de un resultado logrado, es necesario, toda vez que el Componente citado es imprescindible para generar el Propósito, el cual consiste en que:

“La población mexiquense cuenta con un sistema de transporte cómodo, ágil y seguro que reduce las emisiones de contaminantes generadas por automotores de transporte público convencional”

La respuesta es consistente con las respuestas de las preguntas 9, 11, 13, 14 y 19.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

11. ¿El Propósito de la MIR cuenta con las siguientes características:

- a) Es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos.
- b) Su logro no está controlado por los responsables del Pp.
- c) Es único, es decir, incluye un solo objetivo.
- d) Está redactado como una situación alcanzada, por ejemplo: seguridad nacional consolidada o proyectos de inversión concretados.
- e) Incluye la población o área de enfoque objetivo.

Respuesta: SI

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> • El Propósito cumple con cuatro de las características establecidas en la pregunta.

Justificación:

El análisis del Propósito nos lleva a advertir que es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los Supuestos a ese nivel de objetivos. Es único, porque incluye un solo objetivo, es decir, proporcionar a la población mexiquense un sistema de transporte, y este cuenta con las características de ser cómodo, ágil y seguro. Está redactado como una situación alcanzada e incluye la población o área de enfoque objetivo.

Su logro no está controlado por los responsables del Pp, ya que está sujeto a la ejecución de los supuestos externos al organismo.

Propósito	La población mexiquense cuenta con un sistema de transporte cómodo, ágil y seguro que reduce las emisiones de contaminantes generados por automotores de transporte público convencional.
-----------	---

La respuesta es consistente con las respuestas de las preguntas 10, 12, 13, 14 y 19.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

12. ¿El Fin de la MIR cuenta con las siguientes características?

- Está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- Es un objetivo superior al que el Pp contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del Pp sea suficiente para alcanzar el Fin.
- Su logro no está controlado por los responsables del Pp.
- Es único, es decir, incluye un solo objetivo.
- Está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia o del programa sectorial.

Respuesta: SI

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">El fin cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

Justificación

Fin	Contribuir a ampliar la oferta de oportunidades para la accesibilidad a los servicios de transporte de personas mediante el incremento de infraestructura para la movilidad, el enlace de la población y disminuir los tiempos de traslado, lo que mejora la calidad y seguridad de los sistemas de transporte masivo.
-----	--

De acuerdo a lo anterior, se puede comprobar que está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción, toda vez que el fin es contribuir a ampliar la infraestructura para la movilidad, teniendo por resultados que se enlaza a la población en un menor tiempo de traslado.

De este modo el Fin contribuye para que cada uno de los objetivos se logre, es decir está estrechamente relacionado, para lograr los objetivos, además no se espera que la ejecución del programa sea suficiente para alcanzar el fin. Su logro no está controlado por los responsables del programa, es único, ya que incluye sólo un objetivo y está vinculado con objetivos estratégicos de la entidad pública o del programa sectorial.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 11, 13, y 19.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

13. ¿En el documento normativo del Pp es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)?

Respuesta: Si

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> Algunas de las Actividades, todos los Componentes, el Propósito y el Fin de la MIR se identifican en el documento normativo del programa.

Justificación

Fin	Contribuir a ampliar la oferta de oportunidades para la accesibilidad a los servicios de transporte de personas mediante el incremento de infraestructura para la movilidad, el enlace de la población y disminuir los tiempos de traslado, lo que mejora la calidad y seguridad de los sistemas de transporte masivo.
Propósito	La población mexiquense cuenta con un sistema de transporte cómodo, ágil y seguro que reduce las emisiones de contaminantes generados por automotores de transporte público convencional.
Componentes	Servicio de transporte público masivo mejorado para los usuarios de zonas metropolitanas.
Actividades	Construir un mayor número de kilómetros de carriles de rodamiento.

A continuación se cita la normatividad que da atribuciones al SITRAMYTEM con respecto al Transporte Masivo y la infraestructura relacionada al mismo:

Código Administrativo del Estado de México

Libro Décimo Séptimo de las Comunicaciones

Título Primero, Disposiciones Generales

Capítulo Primero del Objeto y Finalidad

Artículo 17.2.- Las disposiciones de este Libro tienen como finalidad:

- II. Que se cuente con un transporte masivo o de alta capacidad, seguro, eficiente y de calidad; y
- III. Que se cuente con estaciones de transferencia modal, cómodas y eficientes que permitan a los usuarios la transición segura para los diferentes modos de transporte.

Artículo 17.8.- El Estado podrá operar, construir, explotar, conservar, rehabilitar y dar mantenimiento a la infraestructura vial de su competencia y a la infraestructura de los sistemas de transporte masivo, incluyendo las estaciones de transferencia modal, directamente o a través de particulares, mediante el otorgamiento de concesiones y contratos.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Capítulo Tercero del Sistema de Transporte Masivo del Estado de México

Artículo 17.76.- El Sistema de Transporte Masivo del Estado de México, es un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que tiene por objeto coordinar los programas y acciones relacionados con la infraestructura y operación del transporte de alta capacidad, y las estaciones de transferencia modal, así como efectuar investigaciones y estudios que permitan al Gobierno del Estado sustentar las solicitudes de concesiones o permisos ante las autoridades federales para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de transporte de alta capacidad en territorio estatal.

Artículo 17.77.- El Sistema, para el cumplimiento de su objeto, tiene las atribuciones siguientes:

- I. Proponer y ejecutar planes, programas, proyectos y acciones para el diseño, construcción, operación, administración, explotación, conservación, rehabilitación y mantenimiento del transporte de alta capacidad y las estaciones de transferencia modal;
- II. Promover y fomentar la participación de la iniciativa privada en la construcción, administración, operación, explotación, mantenimiento, rehabilitación y conservación de infraestructura y operación de transporte de alta capacidad y de estaciones de transferencia modal;
- III. Presentar a consideración del Secretario de Comunicaciones, para su autorización y firma, en su caso.
 - a) Proyectos para otorgar o ampliar el plazo de las concesiones y contratos para la construcción, administración, operación, explotación, rehabilitación, mantenimiento y conservación de la infraestructura y operación de transporte de alta capacidad, así como estaciones de transferencia modal; y
 - b) Proyectos sustentados en los que se proponga la terminación anticipada, revocación o rescate de las concesiones o contratos.
- IV. Llevar a cabo, previa autorización del Secretario de Comunicaciones, los procedimientos de licitación pública hasta la publicación del fallo, para el otorgamiento de concesiones y contratos para la construcción, administración, operación, explotación, rehabilitación, mantenimiento y conservación de la infraestructura y operación de transporte de alta capacidad, así como de las estaciones de transferencia modal;
- V. Proyectar y diseñar en coordinación con la Secretaría de Transporte, las rutas alimentadoras para el transporte de alta capacidad y coadyuvar en su puesta en operación;
- VI. Otorgar y declarar la terminación de permisos para el aprovechamiento y explotación de la infraestructura y operación del derecho de vía del transporte de alta capacidad;

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

- VII. Efectuar el cobro de derechos conforme a la ley, por la expedición de permisos para la utilización de la infraestructura, administración, explotación y operación del derecho de vía del transporte de alta capacidad;
- VIII. Efectuar las calificaciones de operación y conservación de la infraestructura y operación del transporte de alta capacidad y estaciones de transferencia modal;
- IX. Autorizar las tarifas, así como los ajustes y supervisar la correcta aplicación de las mismas al transporte de alta capacidad y a los servicios que se presten en las estaciones de transferencia modal;
- X. Contratar financiamiento, empréstitos y créditos con cargo a su patrimonio, para aplicarlos al cumplimiento de su objeto;
- XI. Realizar visitas de inspección, supervisar y vigilar las concesiones y contratos del transporte de alta capacidad, su derecho de vía, así como la prestación de servicios en las estaciones de transferencia modal y emitir las recomendaciones correspondientes;
- XII. Evaluar el cumplimiento de las concesiones, contratos y permisos y, en su caso, calificar las infracciones y aplicar las sanciones a que se hagan acreedores los prestadores del servicio público de transporte de alta capacidad y en las estaciones de transferencia modal;
- XIII. Adquirir y enajenar los inmuebles necesarios para la implementación del transporte de alta capacidad, su derecho de vía, estaciones de transferencia modal, así como sus instalaciones y equipamiento;
- XIV. Proporcionar, en el ámbito de su competencia, asesoría a los municipios que lo soliciten;
- XV. Coadyuvar con las empresas operadoras y constructoras en la facilitación de trámites ante autoridades federales, estatales y municipales, respecto de afectaciones, autorizaciones y permisos, relacionados con el transporte de alta capacidad y estaciones de transferencia modal; y
- XVI. Las demás que se señalen en este Libro y otras disposiciones.

Libro Séptimo del Transporte Público
Título Primero, Disposiciones Generales
Capítulo Primero del Objeto y Finalidad

Artículo 7.1.- Este Libro tiene por objeto regular el transporte público.

Artículo 7.2.- Las disposiciones de este Libro tienen como finalidad que se cuente con transporte público seguro, eficiente y de calidad.

Manual General de Organización Sistema de Transporte Masivo

Publicado en la Gaceta del Gobierno el 27 de agosto de 2012

IV. Objetivo General

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Dirigir, coordinar y controlar los programas y acciones, en materia de infraestructura y operación del transporte de alta capacidad, y las estaciones de transferencia modal, así como desarrollar investigaciones y estudios que permitan sustentar las solicitudes de concesiones o permisos ante las instancias federales para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de transporte de alta capacidad en el Estado de México.

De acuerdo a la normatividad antes expuesta, se puede identificar en la MIR del SITRAMYTEM, el resumen narrativo del Fin, Propósito, Componente y Actividades.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 9, 10, 11, y 12.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

14. ¿En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del Pp (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) existen indicadores para medir el desempeño del Pp con las siguientes características?

- a) Claros
- b) Relevantes
- c) Económicos
- d) Monitoreables
- e) Adecuados

Respuesta: Si

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> • Los indicadores del Pp cumplen en promedio con un valor entre 3 y menos de 3.5 características establecidas en la pregunta.

Justificación:

Los indicadores del Pp son:

Id.	Nombre	Fórmula de cálculo	Interpretación
466	Cobertura de población de usuarios de transporte masivo.	(Número promedio diario de usuarios de los sistemas de trenes articulados / Total de población de las áreas geográficas involucradas)*100	Indica el porcentaje de usuarios de transporte masivo, referente a la población de los municipios beneficiados.
467	Longitud de transporte masivo por cada millón de habitantes metropolitanos.	(Kilómetros de transporte masivo en el Estado de México / Población actual de las Zonas Metropolitanas del Estado de México)*1000000	Señala la proporción de kilómetros de transporte masivo, que dan servicio a los habitantes de las Zonas Metropolitanas del Estado de México.
468	Incremento en la longitud de carriles de rodamiento y vías de transporte masivo.	((Kilómetros de carril de rodamiento y vías año actual / Kilómetros de carril de rodamiento y vías año anterior)-1)*100	Señala el incremento de kilómetros que se construyen, respecto a la longitud de kilómetros de carril de rodamiento y vías existentes al año anterior.
2436	Incremento de usuarios Mexibús.	((Usuarios de Mexibús atendidos periodo año actual / Usuarios de Mexibús atendidos periodo año anterior)-1)*100	Señala la variación porcentual en que se aumenta el nivel de atención de los sistemas de transporte Mexibús.

Dichos indicadores se encuentran referidos en la MIR del Pp y en las Fichas Técnicas de Diseño y Seguimiento de Indicadores 2016 correspondientes, en donde se les da seguimiento al comportamiento del indicador. Los indicadores tienen las características de claridad toda vez que se encuentran redactados de manera tal que son entendibles; relevancia porque describen y miden información relevante para la toma de decisiones;

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

economía porque no requieren erogaciones adicionales para su medición y monitoreo; y están sujetos a una verificación, señalando con esto que son monitoreables.

Asimismo se realizará una revisión integral a los indicadores y metas con la finalidad de actualizar de acuerdo a las necesidades presentes y futuros escenarios de la movilidad de los mexiquenses, ejercicio que permitirá cumplir con todas las características de la lógica vertical y horizontal establecida en la Metodología del Marco Lógico (MML) para los subsecuentes ejercicios fiscales.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 9, 10, 11, 15, 16, 17, 18 y 19.

Anexo 3

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

15. ¿Las Fichas Técnicas de los indicadores del Pp cuentan con la siguiente información:

- a) Nombre.
- b) Definición.
- c) Método de cálculo.
- d) Unidad de Medida.
- e) Frecuencia de Medición.
- f) Línea base.
- g) Metas.
- h) Comportamiento del indicador (ascendente, descendente, regular o nominal).

Respuesta: SI

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">• Las Fichas Técnicas de los indicadores del programa cumplen con entre 6 y 8 de las características establecidas.

Justificación:

Las fichas técnicas cuentan con toda la información de los incisos citados en el argumento de la pregunta.

Las Fichas Técnicas son los indicadores del Pp, están diseñadas con 7 de los 8 aspectos básicos sugeridos toda vez que las Fichas en 2016 no contaban con el rubro de “Línea base”. Estas Fichas son emitidas a partir de la información que se recaba para su registro mediante el sistema denominado Sistema de Planeación y Presupuesto SIPREP del Gobierno del Estado de México, de manera trimestral, donde se aportan todos los datos correspondientes de cada indicador, lo cual está relacionado con las metas programadas, las pueden ser consultadas por el personal que maneja dicho sistema e imprimir al ingresar a la página web www.siprep.edomex.gob.mx

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 14, 16, 17 y 18.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

16. ¿Las metas de los indicadores de la MIR del Pp tienen las siguientes características?

- a) Cuentan con unidad de medida.
- b) Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas.
- c) Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el Pp.

Respuesta: SI

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> • Las metas de los indicadores del Pp tienen en promedio un valor entre 2.3 y 3 características establecidas en la pregunta.

Justificación:

De acuerdo con la MIR del Pp y las fichas técnicas presentadas, las metas de los indicadores cuentan con unidad de medida, están orientadas a impulsar el desempeño, son factibles de alcanzar. El siguiente cuadro nos muestra el comportamiento de las metas de los indicadores.

Indicador	Unidad de Medida	Desempeño	Factibilidad
Cobertura de población de usuarios de transporte masivo	Usuario	Incrementar en más de 185 mil usuarios con el Mexibús II	Se alcanzó el 96.39 de la meta programada.
Longitud de transporte masivo por cada millón de habitantes metropolitanos	Kilómetro	Incrementar la cobertura con la operación del Mexibús II	Se alcanzó el 71.66 de la meta programada.
Longitud de carriles de rodamiento y vías de transporte masivo	Kilómetro	Incrementar en más del 50 por ciento la longitud de líneas de transporte masivo	Se alcanzó el 16.44 de la meta programada.
Usuarios de Mexibús	Usuario	Incrementar en más del 50 por ciento el crecimiento de pasajeros en Mexibús	Se alcanzó el 34.39 de la meta programada.

Derivado de que las metas del ejercicio 2016 dependían de terceros o por la cancelación de recursos, algunas no se alcanzaron, pero su programación responde a esquemas razonados y posibles, para 2017 las metas están en función de las capacidades físicas, económicas y de gestión del SITRAMYTEM. Los proyectos fueron impulsados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes SCT, en el cual el Gobierno del Estado de México colaboraría en la liberación de diversos derechos de vía. Cabe señalar que se realizaría con recursos del Gobierno Federal mismos que no han sido transferidos y se desconoce si será retomado en algún momento.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 14, 15 y 18.

Anexo 4

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

17. ¿Cuántos de los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación con las siguientes características?

- a) Oficiales o institucionales.
- b) Con un nombre que permita identificarlos.
- c) Permiten reproducir el cálculo del indicador.
- d) Públicos, accesibles a cualquier persona.

Respuesta: Si

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">• Los indicadores de la MIR cuentan con medios de verificación que cumplen en promedio con un valor entre 3.5 y 4 características establecidas en la pregunta.

Justificación:

Dado que la MIR es un documento que es validado por el propio SITRAMYTEM la información contenida es oficial e institucional; en la MIR se establece en cada uno de los apartados los medios de verificación.

Los indicadores incluidos tienen un nombre que permite identificarlos. Asimismo en la Fichas Técnicas se muestra el número con el que se identifica el mismo en el rubro “Nombre del Indicador”.

Es posible reproducir el cálculo del indicador, ya que la información se genera y establece en los avances programáticos, además de que en las Fichas Técnicas se encuentra la fórmula del cálculo.

La información que refiere el indicador es pública de oficio por lo que puede ser consultada en la página web <https://www.ipomex.org.mx/ipo3/lqt/indice/stmem.web> misma que esta establecida en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información

Medios de Verificación

- Registro de los tiempos de traslado en transporte público convencional y transporte masivo.
- Estudios de transporte antes y después de iniciar la operación del transporte masivo.
- Encuestas de Satisfacción de Usuarios.
- Estadísticas por registros administrativos del SITRAMYTEM.
- Registros administrativos de la longitud de carril de rodamiento por el SITRAMYTEM.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

- Estadísticas del Sector, generada con base en el registro de kilómetros construidos en cada Sistema de Transporte Masivo.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 14, 15, 18 y 19.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

18. Considerando el conjunto Objetivo-Indicadores-Medios de verificación, es decir, cada renglón de la MIR del Pp ¿es posible identificar lo siguiente?

- a) Los medios de verificación son los necesarios para calcular los indicadores, es decir, ninguno es prescindible.
- b) Los medios de verificación son suficientes para calcular los indicadores.
- c) Los indicadores permiten medir, directa o indirectamente, el objetivo a ese nivel.

Respuesta: Si

Nivel	Criterios
2	<ul style="list-style-type: none">• Dos de los conjuntos Objetivos – Indicadores – Medios de Verificación tienen las características establecidas.

Justificación:

En el conjunto fin- indicador- medios de verificación, correspondiente al primer nivel de la MIR, cuyos medios de verificación son:

1. Registro de los tiempos de traslado en transporte público convencional y transporte masivo.
2. Estudios de transporte antes y después de iniciar la operación del transporte masivo.
3. Encuestas de satisfacción de los usuarios

Estos medios de verificación son prescindibles, insuficientes y no logran medir el objetivo a éste nivel.

En el conjunto propósito – indicador – medios de verificación, correspondiente al segundo nivel de la MIR, el medio de verificación es:

1. Estadísticas por registros administrativos del SITRAMYTEM

De acuerdo al indicador, este medio de verificación no es prescindible, se requiere para el cálculo de los indicadores pues es el SITRAMYTEM quien tiene documentada la información de carácter técnico y operativo de los sistemas de transporte masivo, sin embargo, no es suficiente y sólo permiten medir el objetivo a ese nivel de manera parcial, por la naturaleza del indicador, se requiere también información estadística emitida por organismos oficiales tales como INEGI o IGCEM.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

En el conjunto componentes – indicador – medios de verificación, correspondiente al tercer nivel de la MIR, el medio de verificación es:

1. Registros administrativos de la longitud de carril de rodamiento por el SITRAMYTEM.

Para éste indicador, el medio de verificación no es prescindible, se requiere para el cálculo del indicador pues es el SITRAMYTEM quien tiene documentada la información de carácter técnico y operativo de los sistemas de transporte masivo, es suficiente para calcular el indicador y permite medir el objetivo a éste nivel.

En el conjunto actividades – indicador – medios de verificación, correspondiente al cuarto nivel de la MIR, el medio de verificación es:

1. Estadísticas del Sector, generada con base en el registro de kilómetros construidos en cada Sistema de Transporte Masivo

El medio de verificación indicado advierte sobre las estadísticas del sector sobre los kilómetros construidos en cada sistema de transporte masivo, por lo que no tiene relación con el cálculo del indicador, por lo tanto es prescindible e insuficiente para realizar el cálculo, por ello no permite medir el objetivo a ese nivel.

Aun cuando la mayoría se identificaron como registros administrativos del SITRAMYTEM y no se tomó en consideración como información proporcionada por las concesionarias, esta es suficiente y da la posibilidad de calcular y reportar el indicador.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 14, 15, 16, 17, y 19.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Valoración final de la MIR.

19. Se deberán sugerir modificaciones en la MIR del Pp o incorporar los cambios que resuelvan las deficiencias encontradas en cada uno de sus elementos a partir de las respuestas a las preguntas de este apartado.

Con base en el análisis hecho en las preguntas precedentes se proponen los siguientes cambios en la Matriz de Indicadores del Pp.

Lógica Vertical. Si consideramos que el objetivo del Pp es dirigir, coordinar y controlar los programas y acciones, en materia de infraestructura y operación del transporte de alta capacidad y las estaciones de transferencia modal, así como desarrollar investigaciones y estudios que permitan sustentar las solicitudes de concesiones o permisos antes las instancias federales para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de transporte de alta capacidad en el Estado de México, según lo establecido en la Gaceta del Gobierno de fecha 27 de agosto de 2012, en concordancia con lo que dice el Plan de Desarrollo 2011-2017 Pilar 2 “Estado Progresista” que tiene como uno de sus objetivos “Promover una economía que genere condiciones de competitividad”, en este sentido se identificó que existe lógica vertical, pero se sugiere mejorar la redacción para evitar ambigüedades o posibles interpretaciones inexactas.

Respecto al resto de los elementos que conforman la MIR, se sugiere realizar el mismo ejercicio, para que la intensión de los indicadores sea precisa, en especial en la denominación del indicador.

Asimismo hacer un ejercicio de análisis sobre los medios de verificación, para que sean los adecuados para medir la evolución de los indicadores; esto traerá consigo la posible modificación de la fuente y periodicidad de monitoreo.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 9, 10, 11, 12, 14, 17 y 18.

Anexo 5

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

IV.5 Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros Pp.

20. ¿Con cuáles Pp y en qué aspectos el Pp evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?

No existe complementariedad y/o coincidencias con otros programas presupuestarios del Gobierno del Estado de México debido a que el propósito del programa es exclusivo para el SITRAMYTEM, toda vez que es el único organismo de la administración estatal encargado de ofrecer servicios de sistemas de transporte masivo a la población metropolitana. Cabe señalar que la Junta de Caminos del Estado de México y la Secretaría de Agua y Obra Pública han realizado obras por encargo que son responsabilidad del SITRAMYTEM.

La respuesta a es consistente con las respuestas de las preguntas 1 y 2.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

V. VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PROGRAMA

1. Características del Pp.

El programa presupuestario, Modernización de Transporte Masivo se creó en el año 2012, luego de analizar la creciente demanda de sistemas de transporte eficientes para los mexiquenses, así como los problemas de movilidad detectados específicamente en la zona norte y oriente del estado principalmente dados por la conectividad con la Ciudad de México.

En ese sentido el programa tiene por objetivo incrementar y dar mantenimiento a la infraestructura y el equipamiento de transporte masivo mediante la participación gubernamental y de capital privado en beneficio de los usuarios, el cual es dirigido por la actual Secretaría de Comunicaciones (antes Secretaría de Infraestructura).

En el logro de dicho objetivo, el programa se enfoca en el desarrollo de cuatro proyectos presupuestarios, los cuales tiene asignados un total 47 acciones, que se resumen 4 indicadores:

1. Infraestructura de transporte masivo
2. Equipos y material rodante de transporte masivo
3. Concesiones de transporte masivo
4. Operación y mantenimiento de transporte masivo

El desempeño de las acciones y los indicadores de cada proyecto permiten evaluar la relevancia de la creación del programa.

En este sentido, el diseño programático es el adecuado y está bien fundamentado con el análisis situacional de su problemática, el planteamiento de objetivos, estrategias y acciones, establecidas como resultado del requerimiento social e impulso al desarrollo económico y territorial. No obstante, se vislumbra la necesidad de mejorar la denominación de los indicadores, la redacción de los resúmenes narrativos y puntualizar los medios de verificación.

No es posible la caracterización precisa de la población objetivo, ya que el servicio es abierto a toda la población.

2. Justificación de la creación y diseño del Pp.

Las problemáticas que enfrenta el Estado de México en relación a la movilidad de sus habitantes es originada por la falta de servicios e infraestructura adecuada que promuevan una comunicación y conectividad entre modalidades eficientes y seguras para la población,

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

tanto al interior de las comunidades y zonas metropolitanas mexiquenses como hacia otras zonas urbanas.

Haciendo frente al desafío que plantea hoy la movilidad, se ha considerado al transporte masivo como parte de la estructura urbana, pues se ha demostrado que su implementación y operación favorece la calidad de vida de los habitantes al transportar grandes cantidades de personas, con el menor número de viajes y reduciendo los tiempos de traslado, la congestión vial y la tendencia de viajar en automóvil así como las emisiones de contaminantes a la atmósfera.

Actualmente, operan en la entidad 4 sistemas de transporte masivo; 3 líneas de sistemas Mexibús (BRT) y una línea de Mexicable en Ecatepec, permiten el traslado de 280 mil usuarios diarios para el caso de los Mexibús y 17 mil usuarios en el Mexicable, reduciendo con ello en promedio 40% del tiempo de traslado y evitando la emisión de 67 mil toneladas de gases contaminantes al año, por lo que queda en evidencia que dichos sistemas son una alternativa confiable, eficiente y segura para el transporte de los mexiquenses y que además son amigables con el ambiente.

3. Contribución a los objetivos nacionales y sectoriales.

De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo 2013- 2018 en su eje IV. México Próspero: una infraestructura adecuada potencia la capacidad productiva del país y abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población.

La movilidad urbana en las ciudades mexicanas debe mejorar ya que existe una alta tasa de motorización, expansión urbana con baja densidad y en algunos casos no se cuenta con la suficiente infraestructura de transporte urbano masivo. La calidad de la infraestructura en algunos de los casos es baja y la conectividad del país debe incrementarse. Es necesario potenciar la inversión en este sector, lo que se traducirá en mayor crecimiento y productividad, para lo cual se requiere incrementar la participación privada.

Por lo anterior, señala el Plan; se requiere contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica y que genere una logística más dinámica. Esto se traduce en líneas de acción tendientes a ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos del transporte, mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, promover un mayor uso del transporte público en sistemas integrados de movilidad, así como garantizar más seguridad y menor accidentalidad en las vías de comunicación. Asimismo, se buscará propiciar una amplia participación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura a través de asociaciones público - privadas.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Objetivo	Estrategia	Líneas de acción
Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad. • Realizar obras de conexión y accesos a nodos logísticos que favorezcan el tránsito intermodal. • Garantizar una mayor seguridad en las vías de comunicación, a través de mejores condiciones físicas de la red y sistemas inteligentes de transporte. • Transporte urbano masivo • Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas. • Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

4. Poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo.

El programa está enfocado en la movilidad de las zonas metropolitanas del Estado, como es el Valle de México y Valle de Toluca. Para el año 2016, se seleccionaron únicamente aquellos municipios en los que operan los sistemas de transporte masivo, específicamente: Ecatepec, Tecámac, Cuautitlán Izcalli, Tultitlán, Coacalco, Tlalnepantla, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl, los cuales contaban con una población de poco más de 5 millones de habitantes, los cuales fueron considerados como población objetivo.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

5. Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).

Matriz de Indicadores para Resultados					
Resumen Narrativo	Indicadores	Descripción de la fórmula	Periodicidad	Medios de Verificación	Supuestos
Fin					
Contribuir a ampliar la oferta de oportunidades para la accesibilidad a los servicios de transporte de personas mediante el incremento de infraestructura para la movilidad, el enlace de la población y disminuir los tiempos de traslado, lo que mejora la calidad y seguridad de los sistemas de transporte masivo.	Cobertura de población de usuarios de transporte masivo.	(Número promedio diario de usuarios de los sistemas de trenes articulados / Total de población de las áreas geográficas involucradas) * 100	Trimestral	Registro de los tiempos de traslado en transporte público convencional y transporte masivo. Estudios de transporte antes y después de iniciar la operación del transporte masivo. Encuestas de Satisfacción de Usuarios.	Aprobación y ejecución exitosa de los sistemas de transporte masivo.
Propósito					
La población mexiquense cuenta con un sistema de transporte cómodo, ágil y seguro que reduce las emisiones de contaminantes generados por automotores de transporte público convencional.	Longitud de transporte masivo por cada millón de habitantes metropolitanos.	(Kilómetros de transporte masivo en el Estado de México / Población actual de las Zonas Metropolitanas del Estado de México) * 1000000	Anual	Estadística por registros administrativos del SISTRAMYTEM.	Aprobación de los proyectos de transporte masivo y participación activa de empresas de este sistema de transporte público para un mayor crecimiento.
Componentes					
Servicio de transporte público masivo mejorado para los usuarios de zonas metropolitanas.	Incremento en la longitud de carriles de rodamiento y vías de transporte masivo.	((Kilómetros de carril de rodamiento y vías año actual/ Kilómetros de carril de rodamiento y vías año anterior)-1)*100	Semestral	Registros administrativos de la longitud de carril de rodamiento por SISTRAMYTEM.	Procesos de licitación aceptados, autorizaciones para el proceso constructivo, liberación del derecho de vía y aceptación social de las obras y programas a realizar.
Actividades					

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Matriz de Indicadores para Resultados					
Resumen Narrativo	Indicadores	Descripción de la fórmula	Periodicidad	Medios de Verificación	Supuestos
Construir un mayor número de kilómetros de carriles de rodamiento.	Incremento de usuarios Mexibús	$((\text{Usuarios de Mexibús atendidos periodo año actual} / \text{Usuarios de Mexibús atendidos periodo año anterior}) - 1) * 100$	Anual	Estadística del Sector, generada con base en el registro de kilómetros construidos en cada Sistema de Transporte Masivo.	Que la población acepte y apoye la instalación de carriles de rodamiento y estaciones para los Sistemas de Transporte Masivo.

6. Complementariedades y coincidencias con otros Pp.

No existe complementariedad y/o coincidencias con otros programas presupuestarios del Gobierno del Estado de México debido a que el propósito del programa es exclusivo para el SITRAMYTEM, toda vez que es el único organismo de la administración estatal encargado de ofrecer servicios de sistemas de transporte masivo a la población metropolitana. Cabe señalar que la Junta de Caminos del Estado de México y la Secretaría de Agua y Obra Pública han realizado obras por encargo que son responsabilidad del SITRAMYTEM.

7. Conclusiones.

Una vez realizada la evaluación con los niveles de respuesta correspondientes a cada una, según la información disponible, **el resultado fue 52 de un total de 64 puntos, es decir un 81.25% de los puntos posibles.**

VI. ANÁLISIS DE FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS

Anexo 7 “Principales Fortalezas, Retos y Recomendaciones”

VII. CONCLUSIONES

La Evaluación en Materia de Diseño Programático del Proyecto Modernización del Transporte Masivo, responde a los criterios de evaluación establecidos en el Modelo de Términos de Referencia (TdR) para la evaluación de Diseño Programático, de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de México.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Se tuvo por objetivo evaluar el diseño del proyecto, a fin de obtener un diagnóstico que retroalimente su diseño y gestión orientada a resultados. Para ello, se analizó la lógica y la congruencia del diseño del programa, estructurada en su Matriz de Indicadores para Resultados, así como su coherencia con la normatividad aplicable y con los planes estatales y sectoriales.

Los temas que comprendieron la evaluación son:

- I. Justificación de la Creación o Modificación sustancial, así como del Diseño del Pp,
- II. Contribución del Pp a las Metas Estatales y planeación orientada a resultados
- III. Poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo,
- IV. Matriz de Indicadores para Resultados (MIR),
- V. Complementariedades y Coincidencias con otros Programas Estatales.

Dado que la evaluación en materia de diseño aquí presentada se realiza con el Modelo de Términos de Referencia para la evaluación de Diseño Programático, se utilizaron los criterios que ahí se especifican para calificar cada pregunta. El criterio general establecido es dar calificación inicialmente de forma numérica (1, 2, 3, 4) para después desarrollar una justificación. Se respondió 1 cuando, con base en criterios cualitativos, se considera que la calificación es negativa (cuando no existen elementos evidencia de avance o debido a que el desarrollo es de entre 0 y 25%). Se calificó de manera negativa, con 2, cuando existe algún elemento, evidencia o avance entre el 26 y al 50%. Se respondió 3 cuando se considera que la calificación es afirmativa, pero algunos elementos importantes están ausentes o existe un avance de entre el 51 y el 75%. Se respondió 4 cuando la calificación es afirmativa dado que están presentes todos los elementos relevantes a que refiere la pregunta, o cuando se identifica un avance entre el 76 y 100%.

De acuerdo a lo anterior, se puede concluir lo siguiente:

El Pp se encuentra alineado a los documentos normativos de planeación y programación orientada a resultados que rigen el Estado de México y el país. La necesidad es una situación que puede ser revertida misma que está siendo atendida con la construcción y puesta en operación de los Sistemas de Transporte Masivo en tres líneas: Mexibús I, Ciudad Azteca – Ojo de Agua; Mexibús II, Izcalli – Tultitlán – Coacalco – Ecatepec y Mexibús III, Chimalhuacán – Nezahualcóyotl – Pantitlán, los cuales permiten transportar diariamente 280 mil usuarios de la Zona Metropolitana del Valle México. Estos sistemas son parte de la estructura urbana de las zonas metropolitanas y favorecen la calidad de vida de todos los habitantes de las zonas de influencia.

De acuerdo con el Programa Sectorial del Pilar 2: Estado Progresista, el sector de infraestructura es un factor determinante de la competitividad y en consecuencia del crecimiento económico. En el mismo se menciona que el estado es una de las entidades del país con los mejores niveles de infraestructura de comunicaciones y transporte. Sin

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

embargo, se requiere continuar invirtiendo en más redes secundarias, accesos y alimentadores que brinden una mayor accesibilidad a la geografía estatal.

Por ello uno de los objetivos del Programa Sectorial es promover una economía que genere condiciones de competitividad, cuya estrategia es el desarrollo de infraestructura. En ese tenor, entre los objetivos del Pp está el incremento en la longitud y número de sistemas de transporte masivo, para un servicio eficiente, amplio y de calidad.

Para dar sentido a la ejecución del programa es importante contar con un mecanismo de rendición de cuentas y de transparencia en el que se informe sobre las actividades y objetivos del programa, así como el impacto que genera en la población, en este caso dicho mecanismo es el sistema de Información Pública de Oficio del Estado de México IPOMEX. La información con la que se alimenta éste sistema proviene tanto de fuentes internas, como los registros administrativos del organismo y de fuentes externas, que son los documentos generados por los denominados Comités Técnicos de Operación, mismos que son la base para la actualización de la base de datos de la Dirección de Operación y Control, que a su vez la integra para los reportes en los periodos que sean solicitados.

La necesidad que atiende el Pp es una situación que puede ser revertida a través de la construcción y puesta en operación de los Sistemas de Transporte Masivo. Actualmente, existe información que permite conocer el impacto o efecto positivo que generó la implementación del Pp en la población, tal como el número de usuarios de los sistemas, sin embargo, falta abundar sobre el tipo de apoyo o acciones otorgadas.

Actualmente, se encuentran en operación tres líneas: Mexibús I, Ciudad Azteca – Ojo de Agua; Mexibús II, Izcalli – Tultitlán – Coacalco – Ecatepec y Mexibús III, Chimalhuacán – Nezahualcóyotl – Pantitlán, los cuales permiten transportar diariamente 280 mil usuarios de la Zona Metropolitana del Valle México. Estos sistemas son parte de la estructura urbana de las zonas metropolitanas y favorecen la calidad de vida de todos los habitantes de las zonas de influencia.

Respecto a la MIR evaluada que se compone de cuatro niveles de objetivos; a pesar de no ser identificado el resumen narrativo (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) en documentos normativos del Pp, se concluye que cumple con la mayor cantidad de características establecidas en la evaluación:

- El fin está claramente identificado al proporcionar el servicio de transporte masivo se cumple con lo establecido en el Pilar 2 del Plan de Desarrollo del Estado de México, mencionado previamente.
- El análisis del Propósito advierte que es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los Supuestos a ese nivel de objetivos. Es único, es decir, incluye un solo objetivo. Está redactado como una situación alcanzada e incluye la población o área de enfoque objetivo. Sin embargo su logro no está controlado por los responsables del Pp.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

- El componente está redactado como la afirmación de un resultado logrado, es necesario, toda vez que es imprescindible para generar el Propósito.
- Ninguna de las Actividades es prescindible para producir los Componentes y, su realización genera junto con los Supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes. Sin embargo aunque no se encuentran ordenadas de manera cronológica, no se considera que esto afecte el desempeño.

En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del Pp (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) existen indicadores para medir el desempeño del Pp los cuales tienen especificados medios de verificación que no en todos los casos son los necesarios para calcular los indicadores y no permiten medir el objetivo por lo que se considera necesario, por un lado, mejorar la redacción de los indicadores para que no se preste a ambigüedades, así como analizar los medios de verificación más adecuados.

Aunado a ello, las metas de los indicadores tienen las características establecidas, sin embargo, el logro de las metas estaba en manos de terceros, por lo que es necesario considerar alcanzarlas tomando en cuenta los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el Pp.

Finalmente, de acuerdo a la necesidad que atiende el programa, no existe complementariedad y/o coincidencias con otros programas presupuestarios del Gobierno del Estado de México debido a que el propósito del programa es exclusivo para el SITRAMYTEM, toda vez que es el único organismo de la administración estatal encargado de ofrecer servicios de sistemas de transporte masivo a la población metropolitana. Aclarando que Junta de Caminos del Estado de México y la Secretaría de Agua y Obra Pública han realizado obras por encargo que son responsabilidad del SITRAMYTEM.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

VIII. PERFIL DEL EQUIPO CLAVE EVALUADOR

En la siguiente tabla, se especifican las características académicas y de experiencia que tiene cada uno de los integrantes clave del equipo evaluador, dadas las particularidades del Pp y la evaluación, los cuales son internos, ya que no se contrató.

Cargo en el Equipo	Requisitos Académicos	Experiencia General	Experiencia Específica
Coordinador Carlos Víctor Sánchez de la Vega	Licenciatura	4 años en la Secretaría Técnica del SITRAMYTEM	Seguimiento de proyectos Actividades de programación y evaluación
Evaluador Aimeé Victoria Villalón Arias	Licenciatura	1 año en la Secretaría Técnica del SITRAMYTEM	Seguimiento de proyectos
Evaluador Christian Eduardo Flores Valenzuela	Maestría	6 meses en la Secretaría Técnica del SITRAMYTEM	11 años de experiencia en fiscalización

Cabe señalar que la presente evaluación fue realizada por personal adscrito al SITRAMYTEM.

IX. PRODUCTOS Y PLAZOS DE ENTREGA

Se definió un calendario de entregas, por ello se muestra la siguiente tabla.

TIPO	No.	ACTIVIDAD	FECHA
Contenido General	1	Resultados Finales del Programa	4 al 6 de junio de 2017
	2	Productos	7 y 8 de junio de 2017
	3	Seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora	11 al 13 de junio de 2017
	4	Cobertura del programa	14 y 15 de junio de 2017
Contenido Específico	1	Datos Generales	18 al 20 de junio de 2017
	2	Resultados/Productos	21 de junio al 13 de julio de 2017
		2.1 Descripción del Programa	21 y 22 de junio de 2017
		2.2 Indicadores de la MIR	25 y 26 de junio de 2017
		2.3 Avance de indicadores y análisis de metas	27 al 29 de junio de 2017
		2.4 Resultados (cumplimiento de objetivos)	2 al 11 de julio de 2017
		2.4.1 Efectos Atribuibles	2 al 4 de julio de 2017
		2.4.2 Otros Efectos	5 y 6 de julio de 2017
		2.4.3 Otros Hallazgos	9 al 11 de julio de 2017
		2.5 Valoración	12 y 13 de julio de 2017
	Primera conciliación de avance	24 de julio de 2017	

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

TIPO	No.	ACTIVIDAD	FECHA
	3	Cobertura	30 de julio al 14 de septiembre de 2017
	3.1	Definición de poblaciones	30 de julio al 31 de agosto de 2017
	3.1.1	Población potencial	30 de julio al 3 de agosto de 2017
	3.1.2	Población objetivo	6 al 10 de agosto de 2017
	3.1.3	Población atendida	13 al 17 de agosto de 2017
	3.2	Evolución de la cobertura	20 al 24 de agosto de 2017
	3.3	Análisis de la cobertura	27 al 31 de agosto de 2017
	4	Seguimiento a aspectos susceptibles de mejora	3 al 14 de septiembre de 2017
	4.1	Aspectos comprometidos en el año anterior	3 al 7 de septiembre de 2017
	4.2	Avance en las acciones de mejora comprometidas en el año anterior	10 al 14 de septiembre de 2017
		Segunda conciliación de avance	24 de septiembre de 2017
	5	Conclusiones	1 de octubre al de noviembre de 2017
	5.1	Conclusiones del evaluador	1 al 5 de octubre de 2017
	5.2	Fortalezas	8 al 12 de octubre de 2017
	5.3	Retos y recomendaciones	15 al 19 de octubre de 2017
	5.4	Avances del programa en el ejercicio fiscal actual	22 al 26 de octubre de 2017
	5.5	Consideraciones sobre la evaluación de presupuesto	20 de octubre al 01 de noviembre de 2017
	5.6	Fuentes de información	5 y 6 de noviembre de 2017
	5.7	Calidad y suficiencia	7 al 9 de noviembre de 2017
	6	Datos del evaluador	12 de noviembre de 2017
		Perfil del evaluador	13 de noviembre de 2017
		Plazos y condiciones de entrega del servicio	14 de noviembre de 2017
	7	Anexo 1 Datos Generales del Programa a Evaluar	15 y 16 de noviembre
		Anexo 2 Criterios mínimos para la selección de evaluaciones internas de resultados	20 y 21 de noviembre de 2017

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

TIPO	No.	ACTIVIDAD	FECHA
		Anexo 3 Criterios generales para la valoración y selección de los indicadores de la Matriz de Indicadores y Resultados (MIR)	22 y 23 de noviembre de 2017
		Tercera conciliación de avances	26 de noviembre de 2017
		Entrega Final	14 de diciembre de 2017

X. RESPONSABILIDADES Y COMPROMISOS

No aplica, por haber sido realizada por personal adscrito al SITRAMYTEM.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Anexo 1 “Descripción General del Programa”

1. Identificación del Programa presupuestario

Nombre: **Modernización del Transporte Masivo**

Siglas: no aplica

Dependencia y/o entidad coordinadora:

Gobierno del Estado de México
Secretaría de Comunicaciones
Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México

Año de inicio de operación: **2012**

2. Problema o necesidad que el Pp pretende atender, atenuar o resolver.

El programa presupuestario a evaluar incrementa y da mantenimiento a la infraestructura y el equipamiento de transporte masivo mediante la participación gubernamental y de capital privado en beneficio de los usuarios. El transporte masivo que opera y se implementa en la entidad, es parte de la estructura urbana de las zonas metropolitanas y favorece la calidad de vida de todos los habitantes, tiene como principal propósito la integración de un sistema eficiente para la movilidad de grandes cantidades de personas, con el menor número de viajes; lo que permite la reducción de tiempos de traslado, menor congestión vial, disminución de la tendencia de viajar en automóvil y menos emisiones de contaminantes a la atmósfera.

3. La contribución del Pp a las Metas Estatales, a través de los objetivos sectoriales.

Conforme al Plan de Desarrollo del Estado de México 2011-2017, el Gobierno del Estado de México, ha trabajado en la consolidación de un Gobierno de Resultados, impulsando programas y acciones que respondan a las necesidades y exigencias de los mexiquenses.

Acorde a esta dinámica de trabajo y de cercanía con la sociedad y, con base en el Pilar 2: “Estado Progresista” que tiene como uno de sus objetivos “Promover una economía que genere condiciones de competitividad”; se han planeado y construido Sistemas de Transporte Masivo, los cuales contribuyen a mejorar la movilidad urbana y los tiempos de traslado; evitando con esto la pérdida de horas hombre y el deterioro del medio ambiente, mejorando la calidad de vida de los habitantes del estado.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

4. Descripción de los objetivos del Pp, así como de los bienes y/o servicios que ofrece (componentes).

Componente: Servicio de transporte público masivo mejorado para los usuarios de zonas metropolitanas.

5. Identificación y cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo.

Población potencial: Actualmente son 8 municipios los que cuentan con un sistema de transporte masivo: Ecatepec, Tecámac, Coacalco, Tultitlán, Cuautitlán Izcalli, Tlalnepantla, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl.

De acuerdo a los datos oficiales publicados en 2015 por el Consejo Nacional de Población (CONAPO), la proyección de habitantes para 2016 en el Estado de México será de 17,118,524 personas. Solo entre estos 8 municipios suman más de 6.3 millones de habitantes, lo que representa el 37% de la población del estado.

N.P.	Municipio	Habitantes
1	Ecatepec	1,779,404
2	Tecámac	454,427
3	Coacalco	298,288
4	Tultitlán	598,659
5	Cuautitlán Izcalli	563,090
6	Tlalnepantla	706,889
7	Chimalhuacán	717,541
8	Nezahualcóyotl	1,185,320
	Sumas	6,303,618

Población objetivo: 305,000 usuarios diarios en promedio en 2016.

6. Presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal en curso.

\$354,058,724.00 (Trescientos cincuenta y cuatro millones, cincuenta y ocho mil setecientos veinticuatro pesos 00/100 m.n.) para el ejercicio fiscal 2016, conforme al oficio 203A-0837/2015 de fecha 15 de diciembre de 2015, suscrito por el Secretario de Finanzas.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

7. Metas de Fin, Propósito y Componentes.

MIR	Indicador	Unidad de Medida	Desempeño	Factibilidad
FIN	Cobertura de población de usuarios de transporte masivo	Usuario	Incrementar en más de 185 mil usuarios con el Mexibús II	Se alcanzó el 96.39 de la meta programada.
PROPÓSITO	Longitud de transporte masivo por cada millón de habitantes metropolitanos	Kilómetro	Incrementar la cobertura con la operación del Mexibús II	Se alcanzó el 71.66 de la meta programada.
COMPONENTE	Longitud de carriles de rodamiento y vías de transporte masivo	Kilómetro	Incrementar en más del 50 por ciento la longitud de líneas de transporte masivo	Se alcanzó el 16.44 de la meta programada.

8. Valoración de la pertinencia del diseño del Pp respecto a la atención del problema o necesidad.

No.	Pregunta	Criterio	Puntaje total	Puntaje obtenido	Hallazgo
1	El problema o necesidad prioritaria que busca resolver el programa presupuestario está identificado en un documento que cuenta con la siguiente información:	a) El problema o necesidad se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida. b) Se define la población que tiene el problema o necesidad.	4	4	
2	¿El diagnóstico del problema o necesidad que atiende el Pp describe de manera específica:	a) Causas, efectos y características del problema o necesidad. b) Cuantificación y características de la población que presenta el problema o necesidad. c) Ubicación territorial de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad.	4	4	
3	¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el Pp presupuestario lleva a cabo?		4	4	
4	El Propósito del programa presupuestario está vinculado con los objetivos del programa sectorial, considerando que:	a) Existen conceptos comunes entre el propósito y los objetivos del programa sectorial, por ejemplo: población objetivo o área de enfoque objetivo b) El logro del propósito aporta al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial.	4	4	

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

No.	Pregunta	Criterio	Puntaje total	Puntaje obtenido	Hallazgo
5	¿Con cuáles objetivos, estrategias y líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo vigente está vinculado el objetivo sectorial relacionado con el Pp?		No procede valoración cuantitativa		
6	¿Las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo están definidas en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema o necesidad y cuentan con la siguiente información y características:	a) Unidad de medida. b) Están cuantificadas. c) Metodología para su cuantificación. d) Fuentes de información.	4	4	
7	¿Existe información que permita conocer el impacto o efecto positivo que generó la implementación del Pp en la población o área de enfoque atendida y que:	a) Incluya las características de la población o área de enfoque atendida definida en su documento normativo. b) Incluya el tipo de apoyo o acciones otorgadas. c) Esté sistematizada. d) Cuenten con mecanismos documentados para su depuración y actualización.	4	3	No se cuenta con información sobre edad, sexo, ocupación y cuantas veces al día ocupan los sistemas un mismo usuario, situación que será resuelta cuando se difunda el uso de tarjetas únicas para todos los sistemas de transporte.
8	Si el Pp cuenta con mecanismos para la rendición de cuentas y la transparencia que guarda la población o área de enfoque atendida, explique el procedimiento para llevarlo a cabo, las variables que mide y la temporalidad de las mediciones.		No procede valoración cuantitativa		
9	Para cada uno de los Componentes de la MIR del Pp ¿se toma como referencia una o un grupo de Actividades que:	a) Están claramente especificadas, es decir, no existe ambigüedad en su redacción. b) Están ordenadas de manera cronológica. c) Son necesarias, es decir, ninguna de las Actividades es prescindible para producir los Componentes. d) Su realización genera junto con los Supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes.	4	3	Las actividades no están ordenadas de manera cronológica, sin embargo no se considera que eso afecte a la operación.
10	¿Los Componentes del Pp integrados en la MIR cumplen con las siguientes características?	a) Son los bienes o servicios que produce el Pp. b) Están redactados como resultados logrados, por ejemplo, informes realizados o proyectos desarrollados. c) Son necesarios, es decir, ninguno de los Componentes es prescindible para generar el Propósito. d) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos el Propósito.	4	4	

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

No.	Pregunta	Criterio	Puntaje total	Puntaje obtenido	Hallazgo
11	¿El Propósito de la MIR cuenta con las siguientes características:	<p>a) Es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos.</p> <p>b) Su logro no está controlado por los responsables del Pp.</p> <p>c) Es único, es decir, incluye un solo objetivo.</p> <p>d) Está redactado como una situación alcanzada, por ejemplo: seguridad nacional consolidada o proyectos de inversión concretados.</p> <p>e) Incluye la población o área de enfoque objetivo.</p>	4	3	Su logro no está controlado por los responsables del Pp.
12	¿El Fin de la MIR cuenta con las siguientes características?	<p>a) Está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.</p> <p>b) Es un objetivo superior al que el Pp contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del Pp sea suficiente para alcanzar el Fin.</p> <p>c) Su logro no está controlado por los responsables del Pp.</p> <p>d) Es único, es decir, incluye un solo objetivo.</p> <p>e) Está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia o del programa sectorial.</p>	4	4	
13	¿En el documento normativo del Pp es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)?		4	4	
14	¿En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del Pp (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) existen indicadores para medir el desempeño del Pp con las siguientes características?	<p>a) Claros.</p> <p>b) Relevantes.</p> <p>c) Económicos.</p> <p>d) Monitoreables.</p> <p>e) Adecuados</p>	4	3	La información arrojada cumple con las características señaladas, sin embargo pueden ser mejorados en cuanto a la redacción y a la forma de monitorearlos.
15	¿Las Fichas Técnicas de los indicadores del Pp cuentan con la siguiente información:	<p>a) Nombre.</p> <p>b) Definición.</p> <p>c) Método de cálculo.</p> <p>d) Unidad de Medida.</p> <p>e) Frecuencia de Medición.</p> <p>f) Línea base.</p> <p>g) Metas.</p> <p>h) Comportamiento del indicador (ascendente, descendente, regular o nominal).</p>	4	4	
16	¿Las metas de los indicadores de la MIR del Pp tienen las siguientes características?	<p>a) Cuentan con unidad de medida.</p>	4	4	

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

No.	Pregunta	Criterio	Puntaje total	Puntaje obtenido	Hallazgo
		b) Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas. c) Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el Pp.			
17	¿Cuántos de los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación con las siguientes características?	a) Oficiales o institucionales. b) Con un nombre que permita identificarlos. c) Permiten reproducir el cálculo del indicador. d) Públicos, accesibles a cualquier persona.	4	4	
18	Considerando el conjunto Objetivo-Indicadores-Medios de verificación, es decir, cada renglón de la MIR del Pp ¿es posible identificar lo siguiente?	a) Los medios de verificación son los necesarios para calcular los indicadores, es decir, ninguno es prescindible. b) Los medios de verificación son suficientes para calcular los indicadores.	4	2	Únicamente dos de los indicadores cumplen con las características señaladas en la pregunta, los dos indicadores restantes cumplen parcialmente.
19	Se deberán sugerir modificaciones en la MIR del Pp o incorporar los cambios que resuelvan las deficiencias encontradas en cada uno de sus elementos a partir de las respuestas a las preguntas de este apartado.		No procede valoración cuantitativa		
20	¿Con cuáles Pp y en qué aspectos el Pp evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?		No procede valoración cuantitativa		
	Total	Sumatoria	64	58	
		Promedio Final	4		

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Anexo 2 “Metodología para la cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo”

Nombre del programa: **Modernización del Transporte Masivo.**

Clave: **03050102**

Dependencia/Entidad: **Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Unidad Responsable: **Dirección General del Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Tipo de Evaluación: **Evaluación de Diseño Programático.**

Año de Evaluación: **2016**

Metodología para la cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo No Aplica. La metodología para la cuantificación y fuentes de información de las poblaciones no se cuenta con ningún documento donde quede establecido este criterio. Sin embargo, según lo dicho por las áreas, la metodología que se utiliza para la cuantificación de la población es la siguiente:

Fase	Descripción
Análisis	Se analiza la problemática de necesidad de movilidad de la población, vinculándola con la capacidad técnica de los propios sistemas de transporte masivo actuales.
	Se define como <i>población potencial</i> la ZMVM que por sus características requiere de sistemas de transporte masivo.
	Se define como <i>población objetivo</i> los municipios con mayor problemática de movilidad: Ecatepec, Tecámac, Coacalco, Tultitlán, Cuautitlán Izcalli, Tlalnepantla, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl.
	Se consultan las fuentes oficiales de información sobre población, que proveyeran estadísticas sobre el volumen de población en dichos municipios.
	Se hace sumatoria de la población total a la que se le debe dar cobertura.
Ejecución	Se otorga el servicio.
	Se contabilizan los usuarios de acuerdo a los accesos que se tienen a los sistemas de transporte masivo actuales.
Seguimiento	Sesionan los Comités Técnicos de Operación de los Sistemas de Transporte Masivo y se concilia la cifra de los usuarios atendidos.
	Se define como <i>población atendida</i> a los usuarios a los que utilizan los sistemas de transporte masivo.
	Se define como <i>población beneficiada</i> a toda aquella persona que recibe un beneficio indirecto.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Anexo 3 “Indicadores”

Nombre del programa: **Modernización del Transporte Masivo.**

Clave: **03050102**

Dependencia/Entidad: **Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Unidad Responsable: **Dirección General del Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Tipo de Evaluación: **Evaluación de Diseño Programático.**

Año de Evaluación: **2016**

Nivel Objetivo	Resumen narrativo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Claro	Relevante	Monitoreable	Adecuado	Definición	Unidad de medida	Línea base	Metas	Comportamiento del indicador
FIN	Contribuir a ampliar la oferta de oportunidades para la accesibilidad a los servicios de transporte de personas mediante el incremento de infraestructura para la movilidad, el enlace de la población y disminuir los tiempos de traslado, lo que mejora la calidad y seguridad de los sistemas de transporte masivo.	Cobertura de población de usuarios de transporte masivo.	(Número promedio diario de usuarios de los sistemas de trenes articulados / Total de población de las áreas geográficas involucradas) *100	No	Si	Si	Si	Si	Si	No	No	Si
PROPÓSITO	La población mexiquense cuenta con un sistema de transporte cómodo, ágil y seguro que reduce las emisiones de contaminantes generados por automotores de transporte público convencional.	Longitud de transporte masivo por cada millón de habitantes metropolitanos.	(Kilómetros de transporte masivo en el Estado de México / Población actual de las Zonas Metropolitanas del Estado de México) *1000000	Si	Si	Si	Si	Si	Si	No	No	Si
COMPONENTE	Servicio de transporte público masivo mejorado para los usuarios de zonas metropolitanas.	Incremento en la longitud de carriles de rodamiento y vías de transporte masivo.	((Kilómetros de carril de rodamiento y vías año actual/ Kilómetros de carril de rodamiento y vías año anterior)-1)*100	Si	No	Si	No	Si	Si	No	Si	Si
ACTIVIDAD	Construir un mayor número de kilómetros de carriles de rodamiento.	Incremento de usuarios Mexibús	((Usuarios de Mexibús atendidos periodo año actual / Usuarios de Mexibús atendidos periodo año anterior)-1)*100	No	Si	Si	Si	Si	Si	No	Si	Si

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Anexo 4 “Metas del programa”

Programa Presupuestario: **Modernización del Transporte Masivo.**

Unidad Responsable: **Secretaría de Comunicaciones**

Unidad Ejecutora: **Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Tipo de Evaluación: **Evaluación de Diseño Programático**

Ejercicio Fiscal en el que se comienza la evaluación: **2016**

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Meta	Unidad de Medida	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la Meta
FIN	Cobertura de población de usuarios de transporte masivo.	Meta 96% atender 316,435 usuarios	Sí	N/A	Sí	N/A	Sí
PROPÓSITO	Longitud de transporte masivo por cada millón de habitantes metropolitanos.	Meta 72% 86 kilómetros de transporte masivo	Sí	Los recursos no se liberaron	Sí	Los recursos no se liberaron para la construcción de los proyectos	Sí
COMPONENTES	Incremento en la longitud de carriles de rodamiento y vías de transporte masivo.	Meta 85% 86 kilómetros de carril de rodamiento y vías	Sí	Los recursos no se liberaron	Sí	Los recursos no se liberaron para la construcción de los proyectos	Sí
ACTIVIDADES	Incremento de usuarios Mexibús	Meta: 335% atender 28,874,694 de usuarios	Sí	Se superó la meta programada	Sí	Se superó la meta programada	Sí

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Anexo 5 “Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados”

Nombre del programa: **Modernización del Transporte Masivo.**

Clave: **03050102**

Dependencia/Entidad: **Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Unidad Responsable: **Dirección General del Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Tipo de Evaluación: **Evaluación de Diseño Programático.**

Año de Evaluación: **2016**

		Resumen Narrativo	Nombre del Indicador	Descripción del Indicador	Medios de Verificación	Supuestos
FIN (Impacto)	1	Contribuir a ampliar la oferta de oportunidades para la accesibilidad a los servicios de transporte de personas mediante el incremento de infraestructura para la movilidad, el enlace de la población y disminuir los tiempos de traslado, lo que mejora la calidad y seguridad de los sistemas de transporte masivo.	Cobertura de población de usuarios de transporte masivo.	Indica el porcentaje de usuarios de los sistemas de transporte masivo existentes, referente a la población de los municipios beneficiados.	<ul style="list-style-type: none"> - Registro de los tiempos de traslado en transporte público convencional y transporte masivo. - Estudios de transporte antes y después de iniciar la operación del transporte masivo. - Encuestas de Satisfacción de Usuarios. 	Aprobación y ejecución exitosa de los sistemas de transporte masivo.
PROPÓSITO	2	La población mexiquense cuenta con un sistema de transporte cómodo, ágil y seguro que reduce las emisiones de contaminantes generados por automotores de transporte público convencional.	Longitud de transporte masivo por cada millón de habitantes metropolitanos.	Señala la proporción de kilómetros de transporte masivo, que dan servicio a los habitantes de las zonas metropolitanas del Estado de México.	Estadística por registros administrativos del SISTRAMYTEM.	Aprobación de los proyectos de transporte masivo y participación activa de empresas de este sistema de transporte público para un mayor crecimiento.
COMPONE	3	Servicio de transporte público masivo mejorado para los usuarios	Incremento en la longitud de carriles de rodamiento y	Señala el incremento de kilómetros que se construyen,	Registros administrativos de la longitud de carril	Procesos de licitación aceptados, autorizaciones

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

		Resumen Narrativo	Nombre del Indicador	Descripción del Indicador	Medios de Verificación	Supuestos
		de zonas metropolitanas.	vías de transporte masivo.	respecto a la longitud de kilómetros de carril de rodamiento y vías existentes al año.	de rodamiento por SITRAMYTEM.	para el proceso constructivo, liberación del derecho de vía y aceptación social de las obras y programas a realizar.
ACTIVIDADES	4	Construir un mayor número de kilómetros de carriles de rodamiento.	Incremento de usuarios Mexibús	Señala la variación porcentual en que se aumenta el nivel de atención de los sistemas de transporte Mexibús.	Estadística del Sector, generada con base en el registro de kilómetros construidos en cada Sistema de Transporte Masivo.	Que la población acepte y apoye la instalación de carriles de rodamiento y estaciones para los Sistemas de Transporte Masivo.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Anexo 6 “Complementariedades y coincidencias entre programas”

Programa Presupuestario: **Modernización del Transporte Masivo.**

Unidad Responsable: **Secretaría de Comunicaciones**

Unidad Ejecutora: **Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Tipo de Evaluación: **Evaluación de Diseño Programático**

Ejercicio Fiscal en el que se comienza la evaluación: **2016**

No existe complementariedad y/o coincidencias con otros programas presupuestarios del Gobierno del Estado de México debido a que el propósito del programa es exclusivo para el SITRAMYTEM, toda vez que es el único organismo de la administración estatal encargado de ofrecer servicios de sistemas de transporte masivo a la población metropolitana. Cabe señalar que la Junta de Caminos del Estado de México y la Secretaría de Agua y Obra Pública han realizado obras por encargo que son responsabilidad del SITRAMYTEM.

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Anexo 7 “Principales fortalezas, retos, y recomendaciones”

Programa Presupuestario: **Modernización del Transporte Masivo.**

Unidad Responsable: **Secretaría de Comunicaciones**

Unidad Ejecutora: **Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Tipo de Evaluación: **Evaluación de Diseño Programático**

Ejercicio Fiscal en el que se comienza la evaluación: **2016**

Tema de evaluación: Diseño	Fortaleza y Oportunidad / Debilidad o Amenaza	Referencia (Pregunta)	Recomendación
Fortaleza y Oportunidad			
<p>Tomo I Justificación de la creación o modificación sustancial, así como del diseño del Pp.</p> <p>Preguntas 1 a 3</p>	<p>El problema o necesidad se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.</p> <p>Se define la población que tiene el problema o necesidad.</p> <p>El diagnóstico del problema cuenta con causas, efectos y características del problema o necesidad.</p> <p>El diagnóstico del problema cuenta con cuantificación y características de la población que presenta el problema o necesidad.</p> <p>El diagnóstico del problema cuenta con ubicación territorial de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad.</p> <p>Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el Pp lleva a cabo.</p>	1, 2 y 3	-
Debilidad o Amenaza			
-	-	-	-

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Fortaleza y Oportunidad			
Tomo II Contribución del Pp a las metas estatales y planeación orientada a resultados. Preguntas 4 a 5	El Propósito del programa presupuestario está vinculado con los objetivos del programa sectorial.	4 y 5	-
Debilidad o Amenaza			
-	-	-	-
Fortaleza y Oportunidad			
Tomo III Poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo. Preguntas 6 a 8	El mecanismo de rendición de cuentas y de transparencia es el sistema de Información Pública de Oficio del Estado de México IPOMEX. Las fuentes de información son los documentos generados por los Comités Técnicos de Operación, mismos que son la base para la actualización de la base de datos de la Dirección de Operación y Control, que a su vez la integra para los reportes trimestrales.	8	-
Debilidad o Amenaza			
	Las poblaciones y objetivo están definidas en documentos oficiales sin embargo no existe una metodología definida para su cuantificación. Existe información que permite conocer el impacto o efecto positivo que generó la implementación del Pp en la población, sin embargo falta abundar sobre el tipo de apoyo o acciones otorgadas.	6 y 7	
Fortaleza y Oportunidad			
Tomo IV Matriz de Indicadores para Resultados MIR	El componente que se tiene en el programa está claramente identificados ya que al proporcionar el servicio de	10, 12, 13, 15, 17, y 19	-

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

<p>Preguntas 9 a 19</p>	<p>transporte masivo se cumple con lo establecido en el Pilar 2 del Plan de Desarrollo del Estado de México.</p> <p>El Fin de la MIR cuenta con todas las características establecidas.</p> <p>En el documento normativo del Pp es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)</p> <p>Las Fichas Técnicas de los indicadores del Pp cuentan con la toda la información requerida.</p> <p>Los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación.</p>		
<p>Debilidad o Amenaza</p>			
	<p>Ninguna de las Actividades es prescindible para producir los Componentes y, su realización genera junto con los Supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes. Sin embargo aunque no se encuentran ordenadas de manera cronológica, no se considera que esto afecte el desempeño.</p> <p>El análisis del Propósito nos lleva a advertir que es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los Supuestos a ese nivel de objetivos. Es único, es decir, incluye un solo objetivo. Está redactado como una situación alcanzada e incluye la población o área de enfoque objetivo. Sin embargo su logro no está controlado por los responsables del Pp.</p> <p>En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del Pp (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) existen indicadores para medir el desempeño del Pp; se considera necesario mejorar la</p>	<p>9, 11, 14, 16, 18</p>	

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

	<p>redacción de los mismos para que no se preste a ambigüedades.</p> <p>Las metas de los indicadores de la MIR del Pp tienen las características establecidas, sin embargo el logro de las metas estaba en manos de terceros, por lo que es necesario considerar alcanzarlas considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el Pp.</p> <p>Los medios de verificación no son los necesarios para calcular los indicadores, son insuficientes para calcular los indicadores.</p>		
Fortaleza y Oportunidad			
<p>Tomo V Complementariedades y coincidencias con otros Pp</p> <p>Pregunta 20</p>	<p>No existe complementariedad y/o coincidencias con otros programas presupuestarios del Gobierno del Estado de México debido a que el propósito del programa es exclusivo para el SITRAMYTEM, toda vez que es el único organismo de la administración estatal encargado de ofrecer servicios de sistemas de transporte masivo a la población metropolitana. Cabe señalar que la Junta de Caminos del Estado de México y la Secretaría de Agua y Obra Pública han realizado obras por encargo que son responsabilidad del SITRAMYTEM.</p>	20	-
Debilidad o Amenaza			
-	-	-	-

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Anexo 8 “Fuentes de información”

Programa Presupuestario: **Modernización del Transporte Masivo.**

Unidad Responsable: **Secretaría de Comunicaciones**

Unidad Ejecutora: **Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Tipo de Evaluación: **Evaluación de Diseño Programático**

Ejercicio Fiscal en el que se comienza la evaluación: **2016**

- Programa Anual: Descripción del Proyecto por Unidad Ejecutora PbR-01a
- Calendarización de metas por proyecto y unidad ejecutora
- Informe de metas por proyecto y unidad ejecutora PbR-11a
- Informe de metas por proyecto y unidad ejecutora PbR-13a
- Fichas Técnicas de Diseño y Seguimiento de Indicadores 2016
- Informes emitidos por los Comités Técnicos de Operación de los Sistemas de Transporte Masivo.
- Censos de población del INEGI y proyecciones de población de la CONAPO
- Manual del Anteproyecto de Presupuesto 2016

“2018. Año del Bicentenario del Natalicio de Ignacio Ramírez Calzada, El Nigromante”.

Anexo 9 “Ficha técnica con los datos generales del evaluador”

NO APLICA

Programa Presupuestario: **Modernización del Transporte Masivo.**

Unidad Responsable: **Secretaría de Comunicaciones**

Unidad Ejecutora: **Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México**

Tipo de Evaluación: **Evaluación de Diseño Programático**

Ejercicio Fiscal en el que se comienza la evaluación: **2016**

No aplica

Nombre de la instancia evaluadora:	
Nombre del coordinador de la evaluación:	
Nombres de los principales colaboradores:	
Nombre de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación:	
Nombre del titular de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación:	
Forma de contratación de la instancia evaluadora:	
Costo total de la evaluación	
Fuente de financiamiento:	