



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE OBRAS Y SERVICIOS



SISTEMA DE TRANSPORTE
COLECTIVO

ORGANISMO REGULADOR
DE TRANSPORTE

Evaluación de Diseño

Del Programa presupuestario K004 “Infraestructura de transporte” público para el Ejercicio Fiscal 2021

Diciembre 2022

CIUDAD **INNOVADORA**
Y DE **DERECHOS**

Resumen ejecutivo

La presente evaluación en materia de diseño del Programa presupuestario K004 “Infraestructura de transporte público” (Pp K004) tiene por objeto implementar acciones para construir y ampliar la infraestructura de la RSTC para tener más y mejor movilidad en la Ciudad de México. Es importante mencionar que este Pp es operado por la Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

Problema o necesidad pública

Se cuenta con un documento diagnóstico del Pp K004 en el cual se identifica a la “Infraestructura de transporte público” como el problema público que atiende. En la evaluación se destaca que analíticamente, el Pp no cuenta con un problema público y un Árbol del Problema adecuadamente estructurados. De igual forma, la información estadística que contiene no se muestran los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática.

Planeación y orientación hacia resultados

El Pp K004 se vincula al Eje 3 “Más y Mejor Movilidad” del PGCDMX 2019-2024 y de manera específica el Subeje 3.1 “Integrar” que plantea el objetivo de “Incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado por trayecto y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía”; de igual forma, se vincula también al Subeje 3.2 “Mejorar”. Es importante destacar que el Pp K004 tiene dos MIR, aunque su vinculación es adecuada dado que tienen conceptos comunes entre el Fin de ambas MIR y los objetivos del Pp con el PGCDMX 2019-2024.

Cobertura y focalización

El Pp K004 presenta una definición de la población potencial que puede precisarse, en el entendido que incluye solo a los que se transportan diariamente. De igual forma, el Pp K004 no ha definido la población objetivo ni la población atendida.

Consistencia de la Matriz de Indicadores del Programa presupuestario

Con respecto a la MIR del Pp K004 se presenta un esquema con un resumen narrativo de los niveles Fin y Propósito, uno del nivel Componentes y tres del nivel Actividades, dando un total de 6 objetivos. Ninguno de los resúmenes narrativos cumplen con las reglas de sintaxis y analíticamente tienen importantes limitaciones. Estas áreas de oportunidad en los objetivos del Programa impactan negativamente en el resto de la MIR ya que la columna de resumen narrativo funciona como columna vertebral del esquema. Esto implica que la lógica vertical no sea clara y válida en su totalidad, porque finalmente se tiene una serie de Componentes y Actividades que están funcionando de forma desarticulada para atender un Problema que no fue adecuadamente determinado.

Con respecto a la lógica horizontal de la MIR, se puede observar que la mitad de los indicadores no cumplen con los criterios establecidos porque sus medios de verificación no son adecuados, lo cual impacta negativamente en el resto de la evaluación, ya que de los criterios CREMAA, no cumple con el criterio de “Monitoreable”. En este mismo análisis, se encontró que el resumen narrativo de cada nivel tiene importantes deficiencias, por lo que los indicadores inevitablemente se ven afectados en características como su claridad y relevancia.



Complementariedades, similitudes y duplicidades de acciones con otros Programas presupuestarios

El Pp K004 tiene complementariedad con el Pp E042 “Operación y mantenimiento del transporte público masivo, concesionado y alterno”, en el sentido que comparte la problemática de infraestructura insuficiente en el Sistema de Transporte Colectivo Metro o en condiciones no óptimas, así como la población que la presenta; en este sentido, el actuar conjunto de los programas presupuestarios posibilitan el incremento de los efectos de la intervención pública.

Transparencia y rendición de cuentas

Los documentos normativos y operativos no son públicos. De igual forma, no se identifica información sobre indicadores que permitan rendir cuentas sobre objetivos y resultados del Pp K004. Se cuenta con un procedimiento para recibir y dar trámite a las solicitudes de información, pero no cuenta con mecanismos de participación ciudadana documentados.



Índice de contenido

Siglas y acrónimos.....	4
Introducción.....	5
Evaluación de Diseño del Programa presupuestario K004 “Infraestructura de transporte”	6
Objetivo de la evaluación	7
Metodología.....	8
Capítulo 1. Identificación de las características del Programa presupuestario	12
Capítulo 2. Problema o necesidad público.....	16
Capítulo 3. Planeación y orientación hacia resultados.....	23
Capítulo 4. Cobertura y focalización	28
Capítulo 5. Consistencia de la Matriz de Indicadores del Programa presupuestario	32
Capítulo 6. Complementariedades, similitudes y duplicidades de acciones con otros Programas presupuestarios.....	55
Capítulo 7. Transparencia y rendición de cuentas	57
Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones ...	60
Resultados y recomendaciones	66
Conclusiones	70
Anexos.....	73
Formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones	78
Bibliografía.....	83



Siglas y acrónimos

CDMX	Ciudad de México.
CREMAA	Claro, Relevante, Económico, Monitoreable, Adecuado y Aportación Marginal.
CETRAM	Centros de Transferencia Modal.
MIR	Matriz de Indicadores para Resultados.
MML	Metodología de Marco Lógico.
PAE 2022	Programa Anual de Evaluación del Gobierno de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2022.
PGCDMX 2019-2024	Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024.
Pp	Programa presupuestario.
PbR	Presupuesto basado en Resultados.
RSTC	Red del Sistema de Transporte Colectivo.
RTP	Red de Transporte de Pasajeros.
SED	Sistema de Evaluación del Desempeño.
TdR	Términos de Referencia.
URG	Unidades Responsables del Gasto.

Introducción

Uno de los principales objetivos del Gobierno de la Ciudad de México es mejorar cada año las políticas públicas existentes, para que estas impacten positivamente en la calidad de vida de la población.

Desde el inicio de la presente administración, el Gobierno de la Ciudad de México ha implementado diversas estrategias, planes y programas encaminados no solo al cumplimiento de la normativa aplicable y la entrega de bienes y servicios; sino a generar un cambio sostenible y permanente. Desde este enfoque más allá de ser beneficiarios, las personas son derechohabientes de los distintos Productos, y de esta forma puede existir un mayor acercamiento a los grupos más vulnerables y que más lo necesiten.

Como parte de las diferentes estrategias para lograr sus objetivos, el Gobierno de la Ciudad de México reconoce la necesidad de identificar las áreas de oportunidad de sus políticas y programas públicos, escenario en el cual cobra relevancia la evaluación de desempeño. Concretamente, en la presente administración se realizan evaluaciones al diseño de los programas presupuestales esto a partir del análisis de los documentos de diagnóstico, diseño de la MIR e indicadores que lo conforman para saber si están cumpliendo su objetivo específico, así como los del PGCDMX 2019-2024.

El Pp K004 “Infraestructura de transporte público” tiene por objeto “la población de la Ciudad de México se beneficia de la ampliación de cobertura de la red de transporte masivo”. En este sentido, el Pp K004 “Infraestructura de transporte público”, implementa acciones orientadas a ampliar la infraestructura de la RTP de la Ciudad de México. Para ello, el Pp elabora proyectos de inversión, construcción y supervisión de obras realizadas en la RTP por medio de la Secretaría de Obras y Servicios. Por otra parte, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte emprenden gestiones para ampliar y construir la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Por lo anterior, este documento presenta los resultados sobre el diseño, operación y resultados del Pp, a través del estudio de la justificación de su creación, la vinculación de sus objetivos con los del PGCDMX 2019-2024, la consistencia entre su diseño y la normatividad aplicable, su contribución en la resolución del problema o necesidad para el cual fue creado, la determinación de su población potencial y objetivo, el análisis de sus MIR, la posibles complementariedades, similitudes y duplicidades con otros Pp, la consistencia de los instrumentos de seguimiento del desempeño respecto de su diseño, y la identificación de aspectos de mejora que permitan realizar ajustes para fortalecer su operación y el alcance efectivo de sus resultados.

En este sentido, es importante mencionar que el análisis se realizó a partir de la información proporcionada por las URG que operan el Pp K004, por lo cual, los resultados se diferencian entre las acciones que emprenden la Secretaría de Obras y Servicios y, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte. De igual forma, no siempre fue posible hacer este análisis diferenciado, debido a la ausencia de información, principalmente por parte de la Secretaría de Obras y Servicios, por lo que en la evaluación se cuentan con más elementos de análisis de las otras URG que integran el Pp K004.



Evaluación de Diseño del Programa presupuestario K004 “Infraestructura de transporte”



Objetivo de la evaluación

Objetivo General:

Evaluar el diseño del Pp K004 “Infraestructura de transporte público”, a través del análisis de los documentos de Diagnóstico, Diseño de la MIR e Indicadores que lo conforman, con la finalidad de validar si el esquema actual contribuye efectivamente en la solución del problema o necesidad de la población para el cual fue creado y al logro de los objetivos a largo plazo establecidos en la Ciudad de México.

Objetivos Específicos:

- Analizar la justificación de la creación y diseño del Pp;
- Identificar y analizar la vinculación de los objetivos del Pp con los objetivos del PGCDMX 2019- 2024;
- Analizar la consistencia entre el diseño del Pp y la normatividad aplicable;
- Examinar la contribución del Pp a la resolución del problema o necesidad para el cual fue creado;
- Verificar a la población potencial y objetivo, así como los mecanismos de incorporación, en su caso;
- Analizar y validar la Matriz de Indicadores para Resultados;
- Identificar posibles complementariedades, similitudes y duplicidades con otros Pp;
- Analizar la consistencia de los instrumentos de seguimiento del desempeño respecto al diseño del Pp;
- Identificar aspectos a mejorar del Pp a efecto de formular recomendaciones específicas y concretas, que permitan realizar ajustes y mejoras de su diseño, para su mejor operación y alcance efectivo de resultados; y
- Realizar un análisis de Fortalezas y Oportunidades, Debilidades y Amenazas, y emitir recomendaciones pertinentes.

Metodología

La Evaluación de Diseño se realizó mediante trabajo de gabinete y tomando como guía los “Términos de Referencia para la Evaluación de Programas Presupuestarios 2021”¹ del Gobierno de la Ciudad de México.

Para ello, se llevó a cabo una recopilación, organización, análisis e interpretación de documentos de la planeación local, diagnóstico del Pp, normativa y documentos conceptuales, la MIR vigente, modalidad presupuestaria, así como información concentrada en registros, bases de datos, documentación pública e información proporcionada por la URG y otras fuentes oficiales.

La revisión documental fue complementada con entrevistas a los servidores públicos responsables de la ejecución del Pp y se consultó información pública dispuesta en las diferentes páginas de la Ciudad de México.

Los criterios generales para la evaluación señalados en los Términos de Referencia establecen siete capítulos a desarrollar con base en los hallazgos de las técnicas de investigación cualitativas aplicadas previamente y temática específica. En su conjunto, los capítulos se encuentran integrados por 24 preguntas, de éstas, 21 se responden en forma dicotómica (Sí o No) y cuya respuesta se jerarquiza mediante una escala de cuatro niveles de elementos con los que se cuenta. El resto de los tópicos son de carácter argumentativo. En ambos casos, las respuestas se sustentaron en la información proporcionada por los responsables del Pp y con base en información pública. A continuación, se desagrega el contenido de la evaluación por capítulo y temática:

Cuadro 1. Capítulos que integran el informe final de la evaluación del Pp

N°	Apartado	Preguntas	Total
1	Capítulo 1 Identificación de las características del Programa presupuestario.	-	-
2	Capítulo 2 Problema o necesidad pública	1 a la 4	4
3	Capítulo 3 Planeación y orientación hacia resultados.	5 a la 7	3
4	Capítulo 4 Cobertura y focalización.	8 a la 10	3
5	Capítulo 5 Consistencia de la Matriz de Indicadores del Programa presupuestario.	11 a la 21	11
6	Capítulo 6. Complementariedades, similitudes y duplicidades de acciones con otros Programas presupuestarios.	22	1
7	Capítulo 7. Transparencia y rendición de cuenta	23 y 24	2
Total		24	24

Fuente: Secretaría de Administración y Finanzas, 2022.

¹ Los Términos de Referencia de las evaluaciones de diseño de Pp se encuentran disponibles en: http://procesos.finanzas.cdmx.gob.mx/pbr_new/Terminos_referencia

Para el análisis y valoración de la información que proporcionaron los responsables de la ejecución del Pp y la información encontrada en medios oficiales, se aplicó un método de análisis cualitativo, basados en el siguiente procedimiento:

- **Identificación de las características del Programa presupuestario**

En este capítulo, con base en los documentos estratégicos y normativos vigentes proporcionados por la URG, se realizó una breve descripción de las características más relevantes del Pp en el que se incluyen, los siguientes elementos:

- a) Se describió el contexto que dio origen al Pp, de igual manera se menciona, si es de nueva creación o proviene de una fusión, escisión, resectorización, reactivación u otro movimiento programático que implicó su cambio sustancial, mencionando, el o los Pp que participaron en el proceso y/o la clave del Pp y nombre anterior;
- b) Identificación del programa (nombre, siglas, dependencia y/o entidad coordinadora, año de inicio de operación);
- c) Valoración del diseño del programa respecto de la atención del problema o necesidad;
- d) Problema o necesidad que pretende atender;
- e) Alineación a las metas y objetivos del PGCDMX 2019-2024;
- f) Descripción de los objetivos del programa, así como de los bienes y/o servicios que ofrece;
- g) Identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida (desagregada por género, grupos de edad, población indígena);
- h) Cobertura y mecanismos de focalización;
- i) Presupuesto aprobado 2021;
- j) Principales metas de Fin, Propósito, Componentes y Actividades; y
- k) Normatividad aplicable.

- **Problema o necesidad pública**

En este capítulo se analizó, a partir de la verificación del problema o necesidad central, la pertinencia del Pp en cuanto a si su creación responde a un problema o necesidad observada en la población de la Ciudad de México; para tal análisis se emplearon los documentos normativos e institucionales, así como en estudios e informes.

- **Planeación y orientación hacia resultados**

En este apartado se verificó si los objetivos establecidos en el Pp son congruentes y están alineados con los de los ejes del PGCDMX 2019-2024. Lo anterior, se efectuó a través del análisis de documentos de planeación, normativos, programáticos, manuales operativos, entre otros.

- **Cobertura y focalización**

En este capítulo se hizo un análisis señalando la relación entre la población objetivo, las acciones que lleva a cabo la URG para la entrega de los bienes y servicios a realizar y los

recursos con los que cuenta el Pp, la plena identificación de los beneficiarios, lo que producen y/o genera el gobierno y su entrega a la población.

- **Consistencia de la Matriz de Indicadores del Programa presupuestario**

En este apartado se verificó que las MIR vigentes cumplan con los objetivos para los cuales fueron diseñadas, de igual forma, se revisaron aspectos de la lógica vertical y horizontal de los instrumentos de planeación.

- **Coincidencias, complementariedades similitudes y duplicidades de acciones con otros programas públicos**

En este capítulo se identificaron las complementariedades, duplicidades y coincidencias del Pp K004 con otros programas del Gobierno de la Ciudad de México. Lo anterior, se efectuó mediante el análisis de documentos de planeación, normativos, diagnósticos, estructura programática, manual operativo, entre otros.

- **Transparencia y rendición de cuentas**

En este capítulo se analizaron los mecanismos para brindar la información sobre el presupuesto en datos abiertos, seguimiento del desempeño de indicadores, impacto de los programas y proyectos, de los bienes y servicios que se proporcionan a la población de la Ciudad de México. Adicionalmente, se verificó que se utilizan métodos de retroalimentación para la toma de decisiones con la ciudadanía.

- **Criterios generales para responder las preguntas**

Los apartados dos al siete incluyen preguntas específicas, de las cuales 20 se responden con base en un esquema binario sustentado en evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el mismo. En los casos en que la respuesta era "Sí", se seleccionó uno de cuatro niveles de respuesta definidos para cada pregunta. Las 3 preguntas que no tienen respuestas binarias (por lo que no incluyen niveles de respuesta) se respondieron con base en un análisis sustentado en evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el mismo.

- **Formato de respuesta**

Cada una de las respuestas a las preguntas metodológicas, se respondió en su totalidad, incluyendo la justificación y el análisis correspondiente. Al inicio de página se escribió la pregunta y el número de pregunta correspondiente. Lo anterior para dar claridad y concreción a la evaluación. Asimismo, la respuesta se respondió de acuerdo con las especificaciones que se describen a continuación:

Para las preguntas binarias, se respondieron con alguna de las siguientes opciones:

- a) Sí, cuando la información o evidencia para responder la pregunta se ajustaba a los criterios establecidos en los TDR.
- b) No, cuando no existió información o evidencia para responder a la pregunta o la documentación proporcionada no cumplió con ninguna de las características consideradas en la pregunta.
- c) No aplica: Cuando la particularidad de la información no permitió responder a la pregunta.



En cualquiera de los casos anteriores, se explican las causas que motivaron la respuesta. En este sentido, para las preguntas de análisis descriptivo o explicativo (no binarias o que incluyen tablas), las respuestas se plasmaron en texto libre de manera clara y concisa; asimismo, cuando la justificación de la respuesta fue binaria (Sí o No), de análisis descriptivo o explicativo, se hizo referencia a las fuentes de información utilizadas, colocadas como referencia al pie de página; por último, se emitieron propuestas concretas y factibles para atender las recomendación especifican los elementos, ejes o características más relevantes para atenderlas.



Capítulo 1. Identificación de las características del Programa presupuestario

Descripción del Pp K004 “Infraestructura de transporte público”

El Pp K004 “Infraestructura de transporte público” tiene su origen durante el ejercicio 2020 y su objetivo se describe como “la población de la Ciudad de México se beneficia de la ampliación de cobertura de la red de transporte masivo”. En este sentido, el K004 “Infraestructura de transporte público”, construye y amplía la infraestructura de la RSTC para tener más y mejor movilidad en la Ciudad de México.

Las URG que operan el Pp son la Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

Problema o necesidad que pretende atender

El problema identificado para la implementación del Pp K004 por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, se describe cómo “Falta de infraestructura vial y de servicios de transporte público urbano, que sea sustentable, masivo y eficiente, que permita mejorar la movilidad de los habitantes de la Ciudad de México”, mientras que por la Secretaría de Obras y Servicios se define como “Los habitantes de la Ciudad de México tienen baja calidad de movilidad al usar espacios de transporte insuficientes y en malas condiciones”.

Alineación a las metas y objetivos del PGCDMX 2019-2024

El Pp K004 se vincula al Eje 3 “Más y Mejor Movilidad” del PGCDMX 2019-2024 y de manera específica el Subeje 3.1 “Integrar” que plantea el objetivo de “Incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado por trayecto y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía”, específicamente con los Subsubejos 3.1.1 “Integración del sistema de transporte público” y 3.1.2 “Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo”; asimismo, se vincula al Subeje 3.2 “Mejorar” cuyo objetivo es “Obtener cien unidades nuevas en el Sistema de Transportes Eléctricos; 800 unidades nuevas en RTP; mayor mantenimiento a los trenes del Metro; remodelación de dos CETRAM; impulso a un programa de gestión de aglomeraciones en al menos cinco estaciones de Metrobús, e implementación y/o recuperación de carriles exclusivos para transporte público.”, específicamente con el Subsubeje 3.2.1 “Rescate y mejora del transporte público”

Objetivos del Pp

El Pp K004 “Infraestructura de transporte público”, tiene dos MIR una de la Secretaría de Obras y Servicios y la segunda del Sistema de Transporte Colectivo Metro y del Organismo Regulador del Transporte:

Cuadro 2. Matriz de Indicadores para Resultados del Pp K004

Nivel	Resumen Narrativo Secretaría de Obras y Servicios	Resumen Narrativo Sistema de Transporte Colectivo Metro y Organismo Regulador del Transporte
Fin.	Se contribuye a ampliar la cobertura de la Red de Transporte Público mediante acciones de mantenimiento y construcción.	Adquisición o adjudicación de predios que permita continuar con la Liberación del Derecho de Vía para la ampliación de la Línea 12.
Propósito.	La población cuenta con mejor movilidad y conectividad en el Transporte Público.	Una vez adquiridos los inmuebles afectados y sean entregados a la



		Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, se lleve a cabo la Ampliación de la Línea 12.
Componentes.	Nuevas Rutas de Transporte Público construidas.	Liberación del derecho de vía para la ampliación de la Línea 12.
	Rutas existentes de Transporte Público ampliadas.	
	Rutas existentes de Transporte Público rehabilitadas	
Actividades.	Elaboración de Proyecto(s) Ejecutivo(s) de la Obra Civil.	Continuaron la liberación del derecho de vía (pago de los servicios de la liberadora del derecho de vía derechos, trámites administrativos y legales para la integración del proyecto) para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio.
	Elaboración de Proyecto(s) Ejecutivo(s) de la Obra Electromecánica.	Coadyuvar con las Áreas del Organismo para la realización de las gestiones y los trámites tendientes a dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 2410 del Código Civil para el Distrito Federal, ahora Ciudad de México, con motiva de la liberación del derecho de vía para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio.
	Construcción de obra civil de la Ampliación de la Ruta de Transporte Público.	Llevar a cabo las trámites y gestiones tendientes a realizar de ser el caso el pago de Indemnización de los predios que resultaron afectados por la construcción de la Línea 12 tramo Tláhuac-Mixcoac y que está sujeto a un procedimiento administrativo ante la Consejera Jurídica y de Servicios Legales.
	Construcción de obra Electromecánica de la Ampliación de la Ruta de Transporte Público.	Llevar a cabo las trámites y gestiones tendientes a realizar de ser el caso el pago de Indemnización de los predios que resultaron afectados por la construcción de la Línea 12 tramo Tláhuac-Mixcoac y que está sujeto a un procedimiento administrativo ante la Consejera Jurídica y de Servicios Legales.
	Supervisión de los trabajos de construcción de obra civil.	Llevar a cabo las trámites y gestiones tendientes a realizar de ser el caso el pago de Indemnización de los predios que resultaron afectados por la construcción de la Línea 12 tramo Tláhuac-Mixcoac y que está sujeto a un procedimiento administrativo ante la Consejera Jurídica y de Servicios Legales.
	Supervisión de los trabajos de construcción de obra Electromecánica.	Llevar a cabo las trámites y gestiones tendientes a realizar de ser el caso el pago de Indemnización de los predios que resultaron afectados por la construcción de la Línea 12 tramo Tláhuac-Mixcoac y que está sujeto a un procedimiento administrativo ante la Consejera Jurídica y de Servicios Legales.

Fuente: Elaboración propia con base en las MIR del Pp K004 proporcionada por el Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, 2021. Gobierno de la Ciudad de México.

Identificación y cuantificación de la población

En el diagnóstico del Pp K004, se identifica a la población potencial como “2.39 millones de personas que se transporta diariamente en la Red del Sistema de Transporte Colectivo”.².

Cobertura y mecanismos de focalización

Se identificó que el Pp K004 cuenta de mecanismos de focalización establecidos a partir de la situación de pobreza que habita en ANP; no obstante, cada componente (apoyo) que entrega el Pp tiene criterios de selección específicos.

Presupuesto aprobado 2021

Durante el ejercicio 2021, el Pp K004 contó con un presupuesto asignado original total de 3,759,660,242.00 pesos; durante el ejercicio fiscal 2021 el programa tuvo modificaciones por 366,270,565.90 pesos, por lo cual el presupuesto ejercido fue de 3,393,389,676.10 pesos.

Cuadro 3. Recursos asignados para el Pp K004 durante el ejercicio 2021 (pesos)

URG	Original	Modificado	Ejercido
Secretaría de Obras y Servicios	3,746,210,242.00	3,385,118,913.63	3,385,118,913.63
Organismo Regulador de Transporte	9,450,000.00	8,222,762.47	8,222,762.47
Sistema de Transporte Colectivo	4,000,000.00	48,000.00	48,000.00
Total	3,759,660,242.00	3,393,389,676.10	3,393,389,676.10

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, 2022. Gobierno de la Ciudad de México.

Normatividad aplicable

La normatividad que sustenta la operación del Pp K004 es la siguiente:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley de Expropiación.
- Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024.
- Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México.
- Reglamento de la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México.
- Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México.
- Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público.
- Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo.

² Diagnóstico 2022 del Pp K004 “Infraestructura de transporte público” proporcionado por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.



Capítulo 2. Problema o necesidad pública

1.- ¿Existe un diagnóstico del problema o necesidad que atiende el Pp y se describe de manera específica? y cuenta con las siguientes características:

- a) Causas y efectos del problema.
- b) Cuantificación y características de la población que presenta el problema.
- c) Ubicación territorial de la población que presenta el problema.
- d) Actualización periódicamente del diagnóstico.

Respuesta: **Sí.**

Nivel 1, el Pp cuenta con los documentos, información y/o evidencias que le permiten conocer la situación del problema que pretende atender, y el diagnóstico cumple con las características establecidas en el inciso b).

El Sistema de Transporte Colectivo Metro presentó un diagnóstico, en el que se define el problema público que atiende el Pp K004 “Infraestructura de transporte público” y se muestra información sobre la necesidad implementar acciones públicas para la prevención.

De acuerdo con el diagnóstico del Pp K004 se analizan las siguientes características:

- a) En el documento no se describen las causas y efectos del problema central del Pp K004; por lo mismo presenta deficiencias metodológicas, por lo cual es necesario definir el problema obedeciendo la MML.
- b) En el diagnóstico se cuantifica la población que presenta el problema en “2.39 millones de personas” y se describen como única característica que se transporta diariamente en la RSTC, aunque es importante mencionar que en la definición de la población que presenta el problema, no se menciona que lo presente.
- c) No se describe una ubicación territorial concreta de la población que presenta el problema, aunque la Ampliación se encuentra en el poniente de la Ciudad de México.
- d) El diagnóstico se encuentra actualizado, pero no se informa el periodo de actualización del mismo.

El diagnóstico, propiamente dicho, es un documento que sirve para diseñar la MIR y aunque tiene algunos elementos que constituyen un diagnóstico, no es consistente con la guía metodológica denominada “Manual para la Elaboración de Diagnósticos de Programas presupuestarios nuevos o que tuvieron alguna modificación sustantiva”³, por lo cual se recomienda reelaborarlo de acuerdo con el Manual antes descrito, así como incorporar y realizarlo apegándose al MML.

Es importante destacar que el diagnóstico que se revisó fue el del Sistema de Transporte Colectivo Metro y no contempla a las actividades que realiza la Secretaría de Obras y Servicios, por lo cual, se recomienda elaborar el diagnóstico del Pp K004 para la Secretaría de Obras y Servicios y apegado al documento metodológico de la Secretaría de Administración y Finanzas, así como el MML.

³ Gobierno de la Ciudad de México. (Sin fecha). Secretaría de Administración y Finanzas. Manual para la elaboración de Diagnósticos de Programas nuevos o que tuvieron una modificación sustantiva.

2.- ¿El problema o necesidad público que busca atender el Pp cuenta con las características siguientes?

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

Respuesta: **Sí.**

Nivel 2, ya que el problema o necesidad público cuenta con las características establecidas en los incisos b) y d).

El documento “Diseño de la Matriz de Indicadores del Programa Presupuestario K004 Infraestructura del Transporte Público” presentado por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, no cuenta con un Árbol del Problema adecuadamente estructurado y la implementación de la MML no se apega a los lineamientos federales ni de la Ciudad de México. Sin embargo, se menciona que el problema público que busca atender el Programa que se identifica en el árbol de problemas del Pp K004 como “Falta de infraestructura vial y de servicios de transporte público urbano, que sea sustentable, masivo y eficiente, que permita mejorar la movilidad de los habitantes de la Ciudad de México”.

- a) No, el problema no se define de forma clara, concreta, acotada y tiene varias implicaciones lo que genera confusiones al identificar múltiples problemáticas.
- b) Sí, la falta de infraestructura vial y de servicios de transporte público claramente es un hecho negativo que se espera pueda ser revertido.
- c) No, no queda claro si la población objetivo será social, siendo los habitantes de la ciudad de México, o no social, enfocado en el sistema de transporte público urbano.
- d) Sí, aunque la descripción de la situación problemática es confusa tal como se identificó en el inciso a).

Nivel 3, ya que el problema o necesidad público cuenta con las características establecidas en los incisos a), b) y c).

Por otra parte, el equipo evaluador no recibió un documento de diagnóstico del Pp o similar de la Secretaría de Obras y Servicios, sin embargo, se analizaron unas fichas en las cuales se presenta el Árbol del Problema correspondiente al K004. En esta ficha se identifica como problema público: “Los habitantes de la Ciudad de México tienen baja calidad de movilidad al usar espacios de transporte insuficientes y en malas condiciones”.

- a) Sí. El problema público se define de una forma clara, concreta, acotada, y se puede considerar como único al abordar una sola problemática.
- b) Sí. El que los habitantes de la Ciudad de México accedan a espacios de transporte insuficientes y en malas condiciones se puede considerar como una situación problemática que puede y debe ser revertida.



- c) Sí. La población objetivo está adecuadamente identificada y corresponde a “los habitantes de la Ciudad de México”.
- d) No. Si bien se realizó un esfuerzo por evitar que el problema estuviera planteado como entrega de un servicio, al hablar de la calidad se está refiriendo a la “ausencia de un atributo” por lo que no cumple con este criterio.

3.- ¿El problema o necesidad público que busca atender el Pp se sustenta en los siguientes elementos?

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

Respuesta: **Sí.**

Nivel, 1. El problema o necesidad público cuenta con un elemento establecido en el inciso d).

En el diagnóstico del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte del Pp K004,

- a) La información del diagnóstico no contiene los cambios que ha experimentado la problemática según información o estadísticas oficiales.
- b) La información del diagnóstico no se encuentra contextualizado en la situación socioeconómica actual del país, según información o estadísticas oficiales disponibles.
- c) La información del diagnóstico no considera los cambios esperados en la magnitud, naturaleza, comportamiento u otras características de la problemática.
- d) La información se encuentra caracterizado en un contexto territorial de la Ciudad de México.

Al respecto, para realizar un diagnóstico adecuado de cualquier intervención pública, es importante contar con información suficiente y confiable, de la cual debe de servir como base para diseñar correctamente una política pública. En este sentido, es recomendable que se incluya información sobre la forma en la que ha evolucionado el problema y que se encuentre contextualizada a las distintas localidades de la Ciudad de México, ya que esto permite dimensionarlo con mayor precisión y a partir de esta información elaborar estimaciones sobre su comportamiento y sobre todo, los efectos que la intervención pública tendría.

Por otra parte, la Secretaría de Obras y Servicios no presentó un diagnóstico con las características que se describen en el “Manual para la Elaboración de Diagnósticos de Programas presupuestarios nuevos o que tuvieron alguna modificación sustantiva”.

4.- ¿El problema o necesidad pública identifica sus causas y efectos considerando las siguientes características?

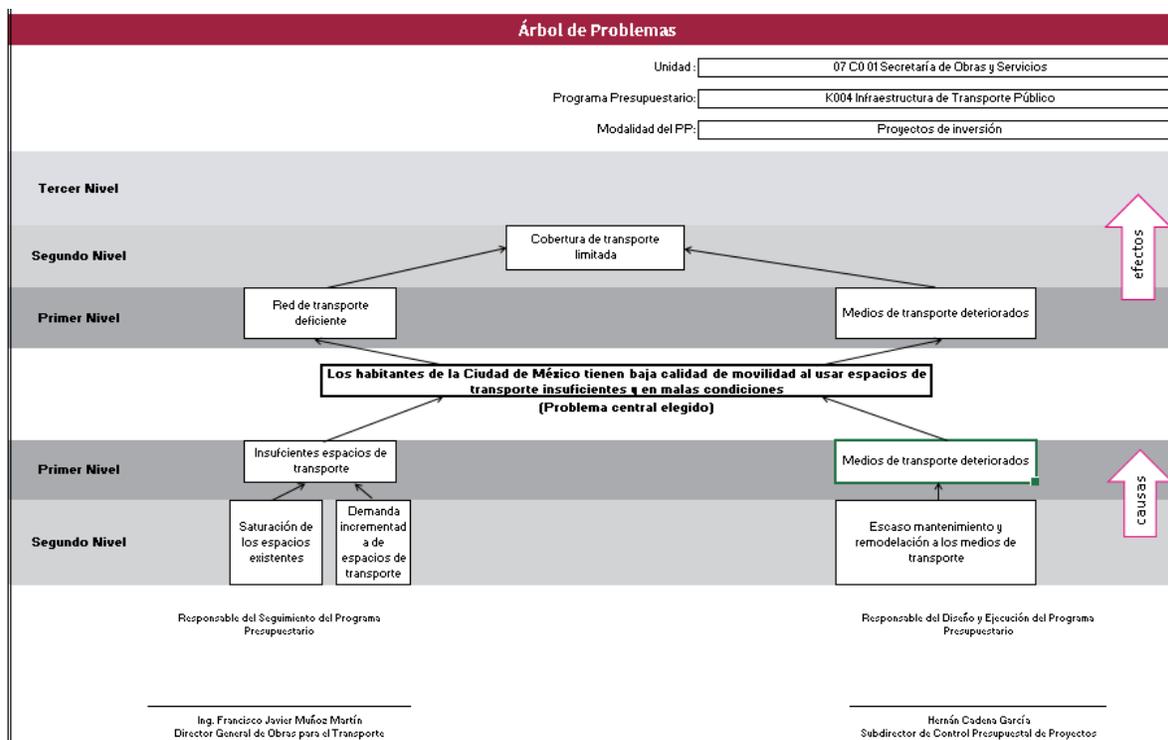
- Es resultado directo de las principales causas identificadas en el análisis de la problemática.
- Se vincula directamente con los principales efectos identificados en el análisis de la problemática.
- Existe lógica causal entre sus causas y efectos, incluyendo aquellas causas que no son atribución directa del Pp, pero inciden directamente en el problema público.
- Presenta un análisis diferenciado de las causas y efectos de la problemática por grupos de población.

Respuesta: **No.**

El problema o necesidad pública no cuenta con ninguno de los incisos correspondientes a esta pregunta.

En el archivo de Excel "PUNTOS 7 8 9 formatos DGOT 2022" del Pp K004 se presenta el siguiente Árbol del Problema a partir del cual se hará el análisis.

Figura 1. Árbol de Problemas del Pp K004 de la Secretaría de Obras y Servicios.



Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios.

- No. Como se mencionó previamente en el análisis, la ausencia de una característica de un servicio se identifica como definición del Problema. Por eso existe cierta redundancia entre los Componentes y su Propósito. Adicionalmente, el análisis causal no exhaustivo por lo que no cumple con el principio de integralidad, el cual implica hacer una revisión



lo más amplia posible de las causas del problema público. Entonces, no se puede concluir que es resultado directo de las principales causas identificadas.

- b) No. Existe una clara redundancia entre las causas y los efectos. Por ejemplo, la causa directa “medios de transporte deteriorados” es exactamente igual que el efecto directo “medios de transporte deteriorados”. Es prioritario que lo único que las causas y los efectos tengan en común es el problema público, pero nunca deben ser similares o significar lo mismo en otras palabras.
- c) No. Como existe redundancia entre causas y efectos, no se puede considerar que exista una lógica causal, porque al ser lo mismo, una no provoca lo que se tiene en el nivel superior.
- d) No. Al no contar con un documento de diagnóstico, no se cuenta con un análisis diferenciado de causas y efectos por grupos de población.

Por parte del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, el Pp define el problema que atiende, pero no se identifican las causas y efectos de la problemática que intenta resolver, por lo cual se recomienda reelaborarlo de acuerdo con el Manual anteriormente mencionado, con apego a la Metodología de Marco Lógico.



Capítulo 3. Planeación y orientación hacia resultados

5.- ¿Con cuáles metas, objetivos y estrategias transversales del PGCDMX 2019-2024, así como, de los programas sectoriales, especiales o institucionales está vinculado el objetivo central del Pp?

No procede valoración cuantitativa.

El Pp K004 se vincula al Eje 3 “Más y Mejor Movilidad” del PGCDMX 2019-2024 y de manera específica el Subeje 3.1 “Integrar” que plantea el objetivo de “Incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado por trayecto y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía”, específicamente con los Subsubejos 3.1.1 “Integración del sistema de transporte público” y 3.1.2 “Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo”; asimismo, se vincula al Subeje 3.2 “Mejorar” cuyo objetivo es “Obtener cien unidades nuevas en el Sistema de Transportes Eléctricos; 800 unidades nuevas en RTP; mayor mantenimiento a los trenes del Metro; remodelación de dos CETRAM; impulso a un programa de gestión de aglomeraciones en al menos cinco estaciones de Metrobús, e implementación y/o recuperación de carriles exclusivos para transporte público.”, específicamente con el Subsubeje 3.2.1 “Rescate y mejora del transporte público”.

Cuadro 4. Vinculación del Pp K004 con el PGCDMX 2019-2024

Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024	
Eje 3.	Más y Mejor Movilidad.
Subeje 3.1.	Integrar.
Subsubeje 3.1.1	Integración del sistema de transporte público.
Acciones.	Crear el mapa integrado por las redes de transporte masivo para informar al público de las distintas opciones y conexiones de viaje en la ciudad. Este mapa se difundirá en todos los sistemas y en línea para facilitar su consulta, sustituyendo los mapas actuales. Se identificarán estaciones de transporte masivo con posibilidades de mejorar su conexión física, y se implementarán mejoras a las conexiones en superficie a través de un diseño de espacio público que acorte distancias y mejore condiciones de accesibilidad y seguridad.
Subsubeje 3.1.2.	Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo.
Acciones.	<p>Continuar con la liberación del derecho de vía (pago de los servicios de la liberadora del derecho de vía, derechos, trámites administrativos y legales para la integración del proyecto) para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio.</p> <p>Coadyuvar con las Áreas del Organismo para la realización de las gestiones y los trámites tendientes a dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 2410 del Código Civil para el Distrito Federal, ahora Ciudad de México, con motivo de la liberación del derecho de vía para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio.</p> <p>Dar cumplimiento a la resolución en materia de impacto ambiental emitida por la Dirección General de Regularización Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente, como medida de mitigación derivada de la construcción de la Línea 12, tramo Tláhuac-Mixcoac.</p> <p>Llevar a cabo los trámites y gestiones tendientes a realizar de ser el caso el pago de indemnización de los predios que resultaron afectados por la construcción de la Línea</p>



Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024	
	12 tramo Tláhuac-Mixcoac y que está sujeto a un procedimiento administrativo ante la Consejería Jurídica y de Servicios Legales.
Subeje 3.2.	Mejora.
Subsubeje 3.2.1.	Rescate y mejora del transporte público.
Acciones.	Renovar la flota y dar mantenimiento a todo el sistema de transporte público administrado por la ciudad. Para ello, durante 2019 se invertirá en el incremento del parque vehicular de RTP, STE y el mantenimiento de la red de Metro, lo que incluye trabajos en túneles, rieles, cableado y trenes.

Fuente: Elaboración propia con base en la información del PGCDMX 2019-2024.

6.- ¿El fin del Pp está vinculado con los objetivos del PGCDMX 2019-2024 y las MIR de los RF? considerando que:

- a) Existen conceptos comunes entre el Fin y los objetivos del Pp con el PGCDMX 2019-2024 y las MIR de los RF.
- b) El logro del Fin contribuye al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) y de alguno(s) de los objetivos del PGCDMX 2019-2024 y de los RF.

Respuesta: Sí.

Nivel 4, el Pp cuenta con documentación en el que se establece la relación del Fin con los objetivos del PGCDMX 2019-2024. Es posible determinar su vinculación con todos los aspectos establecidos en la pregunta, El logro del Fin es suficiente para el cumplimiento de alguna de la meta de alguno del objetivo del PGCDMX.

Dado que el objetivo a nivel de Fin es: “Adquisición o adaptación de predios que permita continuar con la Liberación de Derecho de Vía para la ampliación de la línea 12” y el objetivo del PGCDMX 2019-2024 al que se vincula es el Eje 1 “Igualdad de Derechos”; se analizan conceptos comunes y su contribución entre éstos.

- a) El concepto común entre ambos objetivos es garantizar el derecho a la movilidad por medio de la “Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio”.
- b) El logro del objetivo de Fin del Pp K004 se vincula directamente al cumplimiento de las metas con las siguientes acciones:
 - Continuar con la liberación del derecho de vía (pago de los servicios de la liberadora del derecho de vía, derechos, trámites administrativos y legales para la integración del proyecto) para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio.
 - Coadyuvar con las Áreas del Organismo para la realización de las gestiones y los trámites tendientes a dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 2410 del Código Civil para el Distrito Federal, ahora Ciudad de México, con motivo de la liberación del derecho de vía para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio.
 - Dar cumplimiento a la resolución en materia de impacto ambiental emitida por la Dirección General de Regularización Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente, como medida de mitigación derivada de la construcción de la Línea 12, tramo Tláhuac-Mixcoac.
 - Llevar a cabo los trámites y gestiones tendientes a realizar de ser el caso el pago de indemnización de los predios que resultaron afectados por la construcción de la Línea 12 tramo Tláhuac-Mixcoac y que está sujeto a un procedimiento administrativo ante la Consejería Jurídica y de Servicios Legales.
 - Renovar la flota y dar mantenimiento a todo el sistema de transporte público administrado por la ciudad. Para ello, durante 2019 se invertirá en el incremento del parque vehicular de RTP, STE y el mantenimiento de la red de Metro, lo que incluye trabajos en túneles, rieles, cableado y trenes.

7.- El objetivo a nivel propósito del Pp se vincula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030?

No procede valoración cuantitativa.

El objetivo a nivel propósito se vincula con el Objetivo 11 de los ODS “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, y específicamente con la meta 11.2 “... proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”. A continuación, se presenta la vinculación del Pp K004:

Cuadro 5. Vinculación del Pp K004 con los ODS

ODS	Meta	Vinculación con los ODS
11 Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.	1.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.	La gestión adecuada de los sistemas de transporte, y específicamente la infraestructura en transporte público, promueve la mejora de las condiciones de accesibilidad de la ciudadanía al transporte público, disminuir tiempos de traslado y mejorar condiciones de viaje.

Fuente: Elaboración propia con base en la información del la Agenda 2030.



Capítulo 4. Cobertura y focalización

8.- La población potencial y objetivo del Pp, se encuentra correctamente definida en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema? y cuentan con la siguiente información y características:

- a) Identifica a la población total que presenta el problema público o necesidad que justifica su existencia (población potencial).
- b) Identifica a la población que tiene planeado atender para cubrir la población potencial y que es elegible para su atención (población objetivo).
- c) Identifica a la población atendida en un ejercicio fiscal y ésta corresponde a un subconjunto o totalidad de la población objetivo (población atendida).
- d) Las poblaciones potenciales, objetivo y atendida son consistentes entre los documentos estratégicos del programa, como, diagnóstico, documentos normativos, lineamientos operativos, fichas técnicas de Indicadores, entre otros.

Respuesta: **No.**

En el diagnóstico y otros documentos presentados por la Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Organismo Regulador del Transporte y la Secretaría de Administración y Finanzas se identificaron los siguientes elementos:

- a) En el diagnóstico se define la población potencial como “2.39 millones de personas que se transporta diariamente en la Red del Sistema de Transporte Colectivo”, puesto que, aunque se describe al universo global de la población o área referida, la sintaxis no es la adecuada, en el entendido que esa población no necesariamente se transporta diariamente e incluye la cuantificación de la población.
- b) La población objetivo no se describe en el diagnóstico o en otro documento.
- c) Tampoco se describe la población atendida.
- d) Únicamente la población potencial aparece en el diagnóstico, dado que el Pp K004 no tiene Lineamientos o Reglas de Operación, no hay posibilidad de compararlo con otro documento estratégico.

En ese sentido, se recomienda que las definiciones se expresen sin la cuantificación y únicamente permanezca la descripción conceptual, por lo cual se sugiere:

Población potencial: personas que se transporta en la Red del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México.

Población objetivo: personas que se transportarán en la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio de la Red del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México.

Población atendida: personas que se transportarán en la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio de la Red del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México durante el ejercicio fiscal.



9.- Existe información que permita conocer quiénes reciben los componentes (bienes o servicios) del Pp que:

- a) **Incluya las características de los beneficiarios, (género, grupos de edad y población indígena, cuando aplique) establecidos en su documento normativo.**
- b) **Incluya el tipo de bien o servicio otorgado.**
- c) **Esté sistematizada e incluya una clave única de identificación por beneficiario que no cambie en el tiempo.**
- d) **Cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.**

No procede valoración cuantitativa.

Respuesta: No.

El programa no cuenta con las características establecidas en los incisos

En el diagnóstico y otros documentos presentados no se caracteriza a los beneficiarios, o usuarios en este caso. En este sentido, debido a la naturaleza del Pp K004, la creación de infraestructura de transporte, resulta técnicamente inconveniente elaborar un padrón de usuarios dado el volumen de pasajeros que se transportan en la infraestructura que se construye.



10.- Los procedimientos para otorgar los bienes o servicios a los beneficiarios tienen las siguientes características:

- a) **Están estandarizados.**
- b) **Están sistematizados.**
- c) **Están difundidos públicamente.**
- d) **Están apegados al documento normativo del Pp.**
- e) **Son congruentes con los criterios establecidos para seleccionar a la población objetivo.**

Respuesta: **No.**

Los procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios no tienen las características establecidas en los incisos.

En el diagnóstico no se identificaron procedimientos para entrega de apoyos; no obstante, en los “Manuales Administrativos” de las URG se definen los procesos y procedimientos estratégicos, sustantivos y de apoyo que permiten proveer el servicio de transporte público. Debido a que cada URG utiliza su propio Manual, no se cuenta con un documento general. Sin embargo, a partir de estos Manuales no puede identificarse para otorgar los bienes o servicios a los beneficiarios directamente.



Capítulo 5. Consistencia de la Matriz de Indicadores del Programa presupuestario



11.- ¿El Pp se sustenta en un documento normativo en donde es posible identificar el resumen narrativo de la Matriz de indicadores para Resultados (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) ?, de acuerdo con lo siguiente:

- a) Las Actividades de la MIR se identifican en las Reglas de Operación o documento normativo del Pp.
- b) Las Actividades y todos los Componentes de la MIR se identifican en el documento normativo del Pp.
- c) Las actividades, todos los Componentes y el Propósito de la MIR se identifican en el documento normativo del Pp.
- d) Las actividades, todos los Componentes, el Propósito y el Fin de la MIR se identifican en el documento normativo del Pp.

Respuesta: **Sí.**

Entre la información recibida por el equipo evaluador correspondiente al Pp K004 no se cuenta con un documento de carácter normativo en el que se identifique el resumen narrativo de la MIR, por lo que la respuesta es negativa.

Los documentos que son considerados como normativos son las Reglas de Operación y los Lineamientos del Programa, ya que en estos se establece la mecánica operativa. Sin embargo, se cuenta como válido si los cuatro niveles de la MIR se encuentran en el documento de diagnóstico del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte. Por su parte, la Secretaría de Obras y Servicios no presentó un diagnóstico con estos elementos.

12.- ¿Los objetivos del resumen narrativo de la MIR del Pp están enunciados según las reglas de sintaxis de la Metodología del Marco Lógico?

Respuesta: **Sí.**

Nivel 4. En todos los niveles de la MIR se puede observar que todos los objetivos del resumen narrativo cumplen con las reglas de redacción.

Cuadro 6A. Análisis del Resumen Narrativo del Pp K004 de la a Secretaría de Obras y Servicios

Nivel	Resumen Narrativo	Cumplimiento de reglas de sintaxis	Cumplimiento a nivel de la MIR
Fin.	Se contribuye a ampliar la cobertura de la Red de Transporte Público mediante acciones de mantenimiento y construcción.	Sí.	Sí.
Propósito.	La población cuenta con mejor movilidad y conectividad en el Transporte Público.	Sí.	Sí.
Componentes.	Nuevas Rutas de Transporte Público construidas.	Sí.	Sí.
	Rutas existentes de Transporte Público ampliadas.	Sí.	
	Rutas existentes de Transporte Público rehabilitadas.	Sí.	
Actividades.	Construcción de obra civil de la Ampliación de la Ruta de Transporte Público.	Sí.	Sí.
	Construcción de obra Electromecánica de la Ampliación de la Ruta de Transporte Público.	Sí.	
	Supervisión de los trabajos de construcción de obra civil.	Sí.	
	Supervisión de los trabajos de construcción de obra Electromecánica.	Sí.	

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios.

Es importante destacar que los niveles de Fin y Propósito requieren unos ajustes, los cuales no se consideran como graves. En el nivel Fin cambiar el inicio del resumen narrativo por “contribuir a la ampliación”. En el nivel Propósito, incorporar la población objetivo debidamente caracterizada tal como se identificó en el Árbol del Problema: los habitantes de la Ciudad de México.

En ninguno de los 4 niveles de la MIR se puede observar que todos los objetivos del resumen narrativo cumplen con las reglas de redacción.

Cuadro 6B. Análisis del Resumen Narrativo del Pp K004 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte

Nivel	Resumen Narrativo	Cumplimiento de reglas de sintaxis	Cumplimiento a nivel de la MIR
Fin	Adquisición o adaptación de predios que permita continuar con la Liberación de Derecho de Vía para la ampliación de la línea 12.	No.	No.
Propósito.	Una vez adquiridos los tramos afectados y entregados a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, se lleva a cabo la ampliación de la Línea 12.	No.	No.
Componentes.	Liberación de derecho de vía para la aplicación de la Línea 12.	No.	No.
Actividades.	Continuar con la liberación del derecho de vía (...) para el proyecto integral para la ampliación de la Línea 12 Mixcoac – Observatorio.	No.	No
	Coadyuvar con las áreas del organismo para la realización de las gestiones y trámites para dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo (...) del Código Civil para el Distrito Federal (...).	No.	
	Llevar a cabo los trámites y gestiones para realizar el pago de indemnizaciones para la construcción de la Línea 12.	No.	

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

Nota: El documento analizado tiene mala calidad de imagen por lo que la información no es completamente visible. Este análisis se realizó haciendo el mejor esfuerzo de comprender el texto presentado, sin embargo, hay texto que no es legible. Adicionalmente se buscó la MIR en fuentes oficiales, pero difería de lo presentado en el diagnóstico, por eso se conserva la que se entregó en este último documento.



13.- ¿La lógica vertical de la MIR del Pp es clara y se valida en su totalidad?

Respuesta: **No**

Las fallas en la lógica causal de la MIR del Pp K004 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, tienen como origen que no se llevó a cabo de forma adecuada el análisis del Problema por medio de la implementación de la Metodología de Marco Lógico, adicionalmente, hay una importante redundancia entre cada uno de los niveles y una clara reiteración de la liberación del derecho de vía como cuestión fundamental, pero no toda la MIR puede tratarse sobre esta situación.

Por esta razón es indispensable corregir el Propósito en apego al análisis del problema de las etapas previas de la Metodología, y a partir de las causas directas e indirectas, construir los Componentes y Actividades. Se espera que el tema de derecho de vía quede a lo mucho en un Componente o quizás en una Actividad.

No obstante, en general, la MIR de la Secretaría de Obras y Servicios tiene una buena lógica causal ya que se puede observar cómo las Actividades son necesarias para la generación de los Componentes. A su vez, los componentes son necesarios para la generación del Propósito. El problema se presenta en la relación causal entre el Propósito y el Fin ya que el Propósito está en un nivel superior, un nivel de impacto al hablar de movilidad y conectividad; mientras que el Fin nuevamente cae en un tema de cobertura: “Se contribuye a ampliar la cobertura de la Red de Transporte Público mediante acciones de mantenimiento y construcción”.

Por esta razón, no se puede considerar que la lógica vertical de la MIR es válida en su totalidad. Para que así sea, es indispensable corregir el Fin en apego al análisis del problema de las etapas previas de la Metodología.

14.-Los Componentes señalados en la MIR cumplen con las siguientes características:

- a) Son los bienes o servicios que produce el Pp.
- b) Están redactados como resultados logrados.
- c) Son necesarios, es decir, los Componentes son imprescindibles para lograr el Propósito.
- d) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos el Propósito.

Respuesta: **Sí.**

Nivel 4, 100% de los Componentes cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

A continuación, se describen los resultados del análisis de los Componentes:

Cuadro 7A. Análisis de los Componentes del Pp K004 de la Secretaría de Obras y Servicios

Nivel	Resumen narrativo				
Componente 1.	Nuevas Rutas de Transporte Público construidas.	a)	b)	c)	d)
		Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
Justificación: Este Componente es un bien o servicio que produce el Programa y está redactado a manera de resultados. Por su parte, es necesario para el cumplimiento del Propósito ya que, para lograr mejor movilidad de la ciudadanía, es necesario contar con nuevas rutas de transporte público. Los supuestos están bien, sin embargo, se recomienda eliminar el que tiene un enfoque de suficiencia de recursos ya que todos los Pp trabajan bajo el supuesto de recursos limitados.					
Componente 2.	Rutas existentes de Transporte Público ampliadas.	a)	b)	c)	d)
		Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
Justificación: Este Componente es un bien o servicio que produce el Programa y está redactado a manera de resultados. Por su parte, es necesario para el cumplimiento del Propósito ya que, para lograr mejor movilidad de la ciudadanía, es necesario que se amplíen las rutas existentes de transporte público. Los supuestos están bien, sin embargo, se recomienda eliminar el que tiene un enfoque de suficiencia de recursos ya que todos los Pp trabajan bajo el supuesto de recursos limitados.					
Componente 3.	Rutas existentes de Transporte Público rehabilitadas.	a)	b)	c)	d)
		Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
Justificación: Este Componente es un bien o servicio que produce el Programa y está redactado a manera de resultados. Por su parte, es necesario para el cumplimiento del Propósito ya que, para lograr mejor movilidad de la ciudadanía, es necesario que se rehabiliten las rutas existentes de transporte público. Los supuestos están bien, sin embargo, se recomienda eliminar el que tiene un enfoque de suficiencia de recursos ya que todos los Pp trabajan bajo el supuesto de recursos limitados.					

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios.



Nivel 1, 0% de los Componentes cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

A continuación, se describen los resultados del análisis de los Componentes:

Cuadro 7B. Análisis de los Componentes del Pp K004 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte

Nivel	Resumen narrativo				
Componente 1.	Liberación de derecho de vía para la aplicación de la Línea 12.	a)	b)	c)	d)
		Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
Justificación: El nivel de la MIR en el cual es más adecuado hablar de la liberación de derecho de vía es el nivel de Componentes ya que se puede considerar la “liberación” como un producto entregado. En este tenor, está bien redactado como resultado logrado, es imprescindible para lograr el Propósito y su realización genera junto con los supuestos de este nivel los objetivos del Propósito.					

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

15.- 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.
- e) Incluye la población objetivo.

Respuesta: **Sí.**

Nivel 4, el Propósito cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

A continuación, se describen los resultados del análisis del Propósito:

Cuadro 8A. Análisis del Propósito del Pp K004 de la Secretaría de Obras y Servicios

Nivel	Resumen narrativo					
Propósito.	La población cuenta con mejor movilidad y conectividad en el Transporte Público	a)	b)	c)	d)	e)
		Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
Justificación: Producto de la ampliación, rehabilitación y construcción de nuevas rutas de transporte público, es decir, de los Componentes del Programa, se espera que se cumpla el Propósito del mismo. Su logro no está controlado por los responsables del Pp porque la movilidad y conectividad también involucra las decisiones de los usuarios del transporte. Se puede considerar como único porque movilidad y conectividad se encuentran en el mismo campo semántico, aunque para ser más correctos técnicamente se podría elegir solo una. La forma de redactarlo es a manera de situación alcanzada y se incluye la población objetivo. Al respecto se recomienda que la población objetivo se delimite de la misma forma que se hizo en el Árbol del Problema.						

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios.

Nivel 1, el Propósito cumple con una de las características establecidas en la pregunta, concretamente con el inciso c).

A continuación, se describen los resultados del análisis del Propósito:

Cuadro 8B. Análisis del Propósito del Pp K004 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

Nivel	Resumen narrativo					
Propósito.	Una vez adquiridos los tramos afectados y entregados a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, se lleva a cabo la ampliación de la Línea 12.	a)	b)	c)	d)	e)
		No.	No.	Sí.	No.	No.
Justificación: El objetivo presentado a nivel Propósito carece de la estructura necesaria para estar en la columna de resumen narrativo. Más allá de no acercarse al cumplimiento de la regla de sintaxis, no es consecuencia directa de los componentes, ya que para la construcción de la Línea 12 no solo se necesita el derecho de vía. Como es una cuestión operativa y de gestión, su logro está controlado por los responsables del Programa.						
A pesar de estas limitaciones, cumple con el criterio de ser un solo objetivo, aunque no está redactado como una situación alcanzada ya que es más bien un plan: cuando se adquieran los tramos, se lleva a cabo la ampliación. Finalmente, la población objetivo está completamente omitida y se desconoce cuál es.						

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

16.- 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 programa contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del programa 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, del programa sectorial o PGCDMX 2019 -2024.

Respuesta: **No.**

Nivel 1, el Fin no cumple con las características establecidas en los criterios.

A continuación, se describen los resultados del análisis del Fin:

Cuadro 9A. Análisis del Fin del Pp K004 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

Nivel	Resumen narrativo	a)	b)	c)	d)	e)
Fin.	Adquisición o adaptación de predios que permita continuar con la Liberación de Derecho de Vía para la ampliación de la línea 12.	a)	b)	c)	d)	e)
		No.	No.	No.	No.	No.
Justificación: El resumen narrativo que se presenta a nivel Fin es un objetivo con la estructura y alcance de uno de Actividad. Entonces, no está claramente especificado, no es un objetivo superior al que el programa contribuye, su logro está controlado por los responsables del Programa, ya que es una gestión a realizar, incluye dos objetivos que son por un lado la adquisición y por otro la adaptación, y finalmente, no está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia, del Programa sectorial o del PGCDMX 2019 – 2024.						

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

A continuación, se describen los resultados del análisis del Fin:

Cuadro 9B. Análisis del Fin del Pp K004 de la Secretaría de Obras y Servicios

Nivel	Resumen narrativo	a)	b)	c)	d)	e)
Fin.	Se contribuye a ampliar la cobertura de la Red de Transporte Público mediante acciones de mantenimiento y construcción.	a)	b)	c)	d)	e)
		Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.
Justificación: El resumen narrativo que se presenta a nivel Fin es un objetivo con la estructura y alcance de uno de un Componente ya que habla de cobertura. Sin embargo, cumple con algunos atributos. Se puede considerar que está claramente especificado, es decir, no es ambiguo en su redacción. No es un objetivo superior del programa ya que está a nivel componentes. Su logro está controlado por los responsables, ya que de la gestión de los administradores se determina su avance y cumplimiento. Se puede considerar como único y vinculado con los objetivos estratégicos de la planeación superior de la Ciudad de México.						

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios.

17.- ¿La lógica horizontal de la MIR del Pp es clara y se valida en su totalidad? Es decir, cumple con los siguientes criterios:

- a) Los indicadores definidos para evaluar y los objetivos a los que están vinculados, permiten efectuar el seguimiento en la frecuencia de la medición, así como la adecuada evaluación en logro de estos.
- b) Los indicadores evalúan un aspecto sustantivo de los objetivos.
- c) Los medios de verificación identificados son los necesarios y suficientes, y permiten confirmar que la información es confiable, correcta y transparente.

Respuesta: **No.**

Nivel 1, en 0% (0 de 6) de los indicadores definidos para evaluar los objetivos a los que están vinculados, los medios de verificación cumplen con los criterios definidos.

A continuación, se describe el análisis de la lógica horizontal de la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte:

Cuadro 10A. Análisis de la lógica horizontal del Pp K004 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte

Nivel	Indicador			
Fin.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: La información presentada como "indicador" corresponde en realidad a un método de cálculo correspondiente a una proporción. Adicionalmente, los indicadores no permiten efectuar el seguimiento del resumen narrativo ni la adecuada evaluación del logro del Fin. El indicador no tiene que ver con el objetivo por lo que no evalúan un aspecto sustantivo del mismo. Solo el medio de verificación es suficiente para confirmar que la información es confiable, correcta y transparente, sin embargo, como el indicador es redundante no se considera como correcto.				
Propósito.	Predios adquiridos y entregados a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: La información presentada como "indicador" corresponde en realidad a un método de cálculo correspondiente a una proporción. Adicionalmente, los indicadores no permiten efectuar el seguimiento del resumen narrativo ni la adecuada evaluación del logro del Fin. El indicador no tiene que ver con el objetivo por lo que no evalúan un aspecto sustantivo del mismo. Solo el medio de verificación es suficiente para confirmar que la información es confiable, correcta y transparente, sin embargo, como el indicador es redundante no se considera como correcto.				
Componente 1.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: La información presentada como "indicador" corresponde en realidad a un método de cálculo correspondiente a una proporción. Adicionalmente, los indicadores no permiten efectuar el seguimiento del resumen narrativo ni la adecuada evaluación del logro del Fin. El indicador no tiene que ver con el objetivo por lo que no evalúan un aspecto sustantivo del mismo. Solo el medio de verificación es suficiente para confirmar que la información es confiable, correcta y transparente, sin embargo, como el indicador es redundante no se considera como correcto.				
Actividad 1.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.



Justificación: La información presentada como “indicador” corresponde en realidad a un método de cálculo correspondiente a una proporción. Adicionalmente, los indicadores no permiten efectuar el seguimiento del resumen narrativo ni la adecuada evaluación del logro del Fin. El indicador no tiene que ver con el objetivo por lo que no evalúan un aspecto sustantivo del mismo. Solo el medio de verificación es suficiente para confirmar que la información es confiable, correcta y transparente, sin embargo, como el indicador es redundante no se considera como correcto.				
Actividad 2.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: La información presentada como “indicador” corresponde en realidad a un método de cálculo correspondiente a una proporción. Adicionalmente, los indicadores no permiten efectuar el seguimiento del resumen narrativo ni la adecuada evaluación del logro del Fin. El indicador no tiene que ver con el objetivo por lo que no evalúan un aspecto sustantivo del mismo. Solo el medio de verificación es suficiente para confirmar que la información es confiable, correcta y transparente, sin embargo, como el indicador es redundante no se considera como correcto.				
Actividad 3.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: La información presentada como “indicador” corresponde en realidad a un método de cálculo correspondiente a una proporción. Adicionalmente, los indicadores no permiten efectuar el seguimiento del resumen narrativo ni la adecuada evaluación del logro del Fin. El indicador no tiene que ver con el objetivo por lo que no evalúan un aspecto sustantivo del mismo. Solo el medio de verificación es suficiente para confirmar que la información es confiable, correcta y transparente, sin embargo, como el indicador es redundante no se considera como correcto.				

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

A continuación, se describe el análisis de la lógica horizontal:

Cuadro 10B. Análisis de la lógica horizontal del Pp K004 de la Secretaría de Obras y Servicios

Nivel	Indicador			
Fin.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.
Justificación: El indicador es adecuado para medir el Resumen Narrativo, sin embargo, es importante recordar que el Resumen Narrativo no es adecuado por el nivel, por lo que este indicador cambiaría junto con su Resumen Narrativo. Sin embargo, el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.				
Propósito.	Variación porcentual anual de pasajeros transportados.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.
Justificación: El indicador se puede considerar como un proxy suficiente para medir el resumen narrativo, sin embargo, se recomienda buscar indicadores que se enfoquen más en la conectividad, porque no necesariamente por incrementar el número de pasajeros transportados, se puede asumir que están mejor conectados. Sin embargo, el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.				
Componente 1.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público construido.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.



Justificación: El indicador es adecuado para evaluar el objetivo al cual está vinculado, como es información interna se puede medir en la frecuencia de medición requerida. El indicador evalúa un aspecto sustantivo del objetivo, pero el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.				
Componente 2.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público ampliada.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.
Justificación: El indicador es adecuado para evaluar el objetivo al cual está vinculado, como es información interna se puede medir en la frecuencia de medición requerida. El indicador evalúa un aspecto sustantivo del objetivo, pero el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.				
Componente 3.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público rehabilitadas.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.
Justificación: El indicador es adecuado para evaluar el objetivo al cual está vinculado, como es información interna se puede medir en la frecuencia de medición requerida. El indicador evalúa un aspecto sustantivo del objetivo, pero el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.				
Actividad 1.	Porcentaje de avance físico de los proyectos ejecutivos de obra civil.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.
Justificación: El indicador es adecuado para evaluar el objetivo al cual está vinculado, como es información interna se puede medir en la frecuencia de medición requerida. El indicador evalúa un aspecto sustantivo del objetivo, pero el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.				
Actividad 2.	Porcentaje de Avance Físico de los proyectos ejecutivos de obra Electromecánica.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.
Justificación: El indicador es adecuado para evaluar el objetivo al cual está vinculado, como es información interna se puede medir en la frecuencia de medición requerida. El indicador evalúa un aspecto sustantivo del objetivo, pero el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.				
Actividad 3.	Porcentaje de avance físico de la construcción de obra civil de la ampliación de la ruta de transporte público.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.
Justificación: El indicador es adecuado para evaluar el objetivo al cual está vinculado, como es información interna se puede medir en la frecuencia de medición requerida. El indicador evalúa un aspecto sustantivo del objetivo, pero el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.				
Actividad 4.	Porcentaje de Avance Físico de la construcción de obra Electromecánica de la ampliación de la Ruta de Transporte Público.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.
Justificación: El indicador es adecuado para evaluar el objetivo al cual está vinculado, como es información interna se puede medir en la frecuencia de medición requerida. El indicador evalúa un aspecto sustantivo del objetivo, pero el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.				
Actividad 5.	Porcentaje de Avance Físico de los trabajos de la Supervisión de la construcción de la obra civil.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.



Justificación: El indicador es adecuado para evaluar el objetivo al cual está vinculado, como es información interna se puede medir en la frecuencia de medición requerida. El indicador evalúa un aspecto sustantivo del objetivo, pero el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.

Actividad 6.	Porcentaje de avance físico de los trabajos de la supervisión de la construcción de la obra Electromecánica.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	No.

Justificación: El indicador es adecuado para evaluar el objetivo al cual está vinculado, como es información interna se puede medir en la frecuencia de medición requerida. El indicador evalúa un aspecto sustantivo del objetivo, pero el medio de verificación no está adecuadamente especificado ya que éste debe citarse como una fuente de información para que la información pueda ser replicada por cualquier persona que consulte la MIR.

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras.

Se puede observar que para cada Componente le corresponde una Actividad de obra civil y una de obra electromecánica. Se recomienda valorar si es posible darles seguimiento a ambas por medio de una sola Actividad que englobe ambas acciones.

18.- ¿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) Las variables son representativas para medir su efectividad.
- d) Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa.

Respuesta: **Sí.**

Nivel 1, 9.0% de los indicadores del Pp tienen todas las características.

Cuadro 11A. Análisis de las metas del Pp K004 de la Secretaría de Obras y Servicios

Nivel	Indicador	a)	b)	c)	d)
Fin.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida	a)	b)	c)	d)
		Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
Justificación: La meta cuenta con unidad de medida, está orientada a impulsar el desempeño. Sin embargo, es importante recordar que el resumen narrativo no es adecuado para el nivel. Las variables son representativas para medir su efectividad y son factibles de alcanzar.					
Propósito.	Variación porcentual anual de pasajeros transportados	a)	b)	c)	d)
		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Justificación: El equipo evaluador no recibió la información sobre las metas de este indicador por lo que la valoración no es procedente.					
Componente 1.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público construido	a)	b)	c)	d)
		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Justificación: El equipo evaluador no recibió la información sobre las metas de este indicador por lo que la valoración no es procedente.					
Componente 2.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público ampliada	a)	b)	c)	d)
		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Justificación: El equipo evaluador no recibió la información sobre las metas de este indicador por lo que la valoración no es procedente.					
Componente 3.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público rehabilitadas	a)	b)	c)	d)
		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Justificación: El equipo evaluador no recibió la información sobre las metas de este indicador por lo que la valoración no es procedente.					
Actividad 1.	Porcentaje de avance físico de los proyectos ejecutivos de obra civil	a)	b)	c)	d)
		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Justificación: El equipo evaluador no recibió la información sobre las metas de este indicador por lo que la valoración no es procedente.					
Actividad 2.	Porcentaje de Avance Físico de los proyectos ejecutivos de obra Electromecánica	a)	b)	c)	d)
		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

Justificación: El equipo evaluador no recibió la información sobre las metas de este indicador por lo que la valoración no es procedente.					
Actividad 3.	Porcentaje de avance físico de la construcción de obra civil de la ampliación de la ruta de transporte público	a)	b)	c)	d)
		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Justificación: El equipo evaluador no recibió la información sobre las metas de este indicador por lo que la valoración no es procedente.					
Actividad 4.	Porcentaje de Avance Físico de la construcción de obra Electromecánica de la ampliación de la Ruta de Transporte Público	a)	b)	c)	d)
		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Justificación: El equipo evaluador no recibió la información sobre las metas de este indicador por lo que la valoración no es procedente.					
Actividad 5.	Porcentaje de Avance Físico de los trabajos de la Supervisión de la construcción de la obra civil	a)	b)	c)	d)
		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Justificación: El equipo evaluador no recibió la información sobre las metas de este indicador por lo que la valoración no es procedente.					
Actividad 6.	Porcentaje de avance físico de los trabajos de la supervisión de la construcción de la obra Electromecánica	a)	b)	c)	d)
		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Justificación: El equipo evaluador no recibió la información sobre las metas de este indicador por lo que la valoración no es procedente.					

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios.

Nivel 1, 0 % de los indicadores del Pp tienen todas las características.

Cuadro 11B. Análisis de las metas del Pp K004 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte

Nivel	Indicador	a)	b)	c)	d)
Fin.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados	a)	b)	c)	d)
		No.	No.	No.	No.
Justificación: Las metas cuentan con unidad de medida, aunque esta está mal planteada. No están orientados a impulsar el desempeño porque es prácticamente el mismo método de cálculo en todos los niveles. Las variables no son representativas para medir la efectividad del programa y no es posible determinar si se puede alcanzar considerando los plazos y recursos con los que cuenta el Programa.					
Propósito.	Predios adquiridos y entregados a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México.	a)	b)	c)	d)
		No.	No.	No.	No.
Justificación: Las metas cuentan con unidad de medida, aunque esta está mal planteada. No están orientados a impulsar el desempeño porque es prácticamente el mismo método de cálculo en todos los niveles. Las variables no son representativas para medir la efectividad del programa y no es posible determinar si se puede alcanzar considerando los plazos y recursos con los que cuenta el Programa.					
Componente 1.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados	a)	b)	c)	d)
		No.	No.	No.	No.
Justificación: Las metas cuentan con unidad de medida, aunque esta está mal planteada. No están orientados a impulsar el desempeño porque es prácticamente el mismo método de cálculo en todos los					



niveles. Las variables no son representativas para medir la efectividad del programa y no es posible determinar si se puede alcanzar considerando los plazos y recursos con los que cuenta el Programa.					
Actividad 1.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados	a)	b)	c)	d)
		No.	No.	No.	No.
Justificación: Las metas cuentan con unidad de medida, aunque esta está mal planteada. No están orientados a impulsar el desempeño porque es prácticamente el mismo método de cálculo en todos los niveles. Las variables no son representativas para medir la efectividad del programa y no es posible determinar si se puede alcanzar considerando los plazos y recursos con los que cuenta el Programa.					
Actividad 2.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados	a)	b)	c)	d)
		No.	No.	No.	No.
Justificación: Las metas cuentan con unidad de medida, aunque esta está mal planteada. No están orientados a impulsar el desempeño porque es prácticamente el mismo método de cálculo en todos los niveles. Las variables no son representativas para medir la efectividad del programa y no es posible determinar si se puede alcanzar considerando los plazos y recursos con los que cuenta el Programa.					
Actividad 3.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados	a)	b)	c)	d)
		No.	No.	No.	No.
Justificación: Las metas cuentan con unidad de medida, aunque esta está mal planteada. No están orientados a impulsar el desempeño porque es prácticamente el mismo método de cálculo en todos los niveles. Las variables no son representativas para medir la efectividad del programa y no es posible determinar si se puede alcanzar considerando los plazos y recursos con los que cuenta el Programa.					

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

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

- a) Claros.
- b) Relevantes.
- c) Económicos.
- d) Monitoreables.
- e) Adecuados.
- f) Aportación marginal.

Respuesta: **No.**

Nivel 1, 9% (1 de 11) de los indicadores cumple con los criterios CREMAA.

Cuadro 12A. Análisis de los criterios CREMAA del Pp K004 de la Secretaría de Obras y Servicios

Nivel del objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Aportación Marginal	Definición	Unidad de medida	Frecuencia de Medición	Línea base	Metas	Comportamiento del indicador
Fin.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
Propósito.	Variación porcentual anual de pasajeros transportados	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
C1.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público construido	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
C2.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público ampliada	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
C3.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público rehabilitadas	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A1.	Porcentaje de avance físico de los proyectos ejecutivos de obra civil	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A2.	Porcentaje de Avance Físico de los proyectos ejecutivos de obra Electromecánica	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A3.	Porcentaje de avance físico de la construcción de obra civil de la ampliación de la ruta de transporte público	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A4.	Porcentaje de Avance Físico	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.



	de la construcción de obra Electromecánica de la ampliación de la Ruta de Transporte Público													
A5.	Porcentaje de Avance Físico de los trabajos de la Supervisión de la construcción de la obra civil	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A6.	Porcentaje de avance físico de los trabajos de la supervisión de la construcción de la obra Electromecánica	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios.

Es importante hacer énfasis en que los indicadores son funcionales, pero al no contar con un adecuado medio de verificación, no cumplen con el criterio de “monitoreable”.

Nivel 1, 0% de los indicadores cumple con los criterios CREMAA.

Cuadro 12B. Análisis de los criterios CREMAA del Pp K004 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte

Nivel del objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Aportación Marginal	Definición	Unidad de medida	Frecuencia de Medición	Línea base	Metas	Comportamiento del indicador
Fin.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
Propó sito.	Pedios adquiridos y entregados a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
C1.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
A1.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
A2.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
A3.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

20.- ¿Se cuenta con fichas técnicas de los indicadores del Pp y cuentan con la siguiente información?

- a) Nombre del Indicador.
- b) Definición del indicador.
- c) Dimensión a medir.
- d) Método de cálculo.
- e) Unidad de medida.
- f) Frecuencia de medición.
- g) Línea base.
- h) Metas.
- i) Comportamiento del indicador (ascendente, descendente, regular o nominal).
- j) Parámetros de semaforización.
- k) Características de las variables.

Respuesta: **Sí.**

Nivel 1, el 9% (1 de 11) de las fichas técnicas de los indicadores del Pp tienen las características establecidas.

No todas las metas son correctas en sus elementos, sin embargo, cumplen con los criterios de forma.

Cuadro 13A. Análisis las fichas técnicas de indicadores del Pp K004 de la Secretaría de Obras y Servicios

Nivel del objetivo	Indicador	Definición del indicador	Dimensión a medir	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas	Comportamiento del indicador	Parámetros de semaforización	Características de las variables
Fin.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
Propósito.	Variación porcentual anual de pasajeros transportados.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
C1.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público construido.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
C2.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público ampliada.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
C3.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público rehabilitadas.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
A1.	Porcentaje de avance físico de los proyectos ejecutivos de obra civil.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
A2.	Porcentaje de Avance Físico de los proyectos ejecutivos de obra Electromecánica.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
A3.	Porcentaje de avance físico de la construcción de obra civil de la ampliación de la ruta de transporte público.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
A4.	Porcentaje de Avance Físico de la construcción de obra Electromecánica de la ampliación de la Ruta de Transporte Público.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
A5.	Porcentaje de Avance Físico de los trabajos de la Supervisión de la construcción de la obra civil.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
A6.	Porcentaje de avance físico de los trabajos de la supervisión	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.

Nivel del objetivo	Indicador	Definición del indicador	Dimensión a medir	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas	Comportamiento del indicador	Parámetros de semaforización	Características de las variables
	de la construcción de la obra Electromecánica.										

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios.

El equipo evaluador solo contó con la ficha de indicadores del nivel Fin por lo que no procedió la valoración del resto de los niveles.

Nivel 4. El 100% de las fichas técnicas de los indicadores del Pp tienen las características establecidas.

No todas las metas son correctas en sus elementos, sin embargo, cumplen con los criterios de forma.

Cuadro 13B. Análisis las fichas técnicas de indicadores del Pp K004 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte

Nivel del objetivo	Indicador	Definición del indicador	Dimensión a medir	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas	Comportamiento del indicador	Parámetros de semaforización	Características de las variables
Fin.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
Propósito.	Pedios adquiridos y entregados a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
C1.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
A1.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
A2.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
A3.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

21.- ¿Las fuentes de información y los medios de verificación de cada indicador son claros y están disponibles? y ¿Cumplen con las siguientes características?

- Las fuentes de información se identifican como bases de datos y su nomenclatura es clara.
- Los medios de verificación señalan el sitio en donde se deposita la información sobre el cumplimiento de las metas de los indicadores.
- Los sitios son oficiales como páginas o portales de gobierno.

Respuesta: **Sí.**

Nivel 4, 100% (6/6) de las fuentes de información y los medios de verificación tienen las características establecidas en la pregunta.

A continuación, se describe el análisis de las fuentes de información. La calificación obtenida no se asigna porque los medios de verificación sean correctos, sino porque es solo 1 el cual coincide que está bien.

Cuadro 14A. Análisis de las fuentes de información y medios de verificación del Pp K004 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulator del Transporte

Nivel	Indicador	a)	b)	c)
Fin.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	Sí.
Justificación: Las fuentes de información se identifican como bases de datos y su nomenclatura es suficientemente clara. Adicionalmente, los medios de verificación señalan el sitio donde se deposita la información sobre el cumplimiento de las metas de los indicadores y se trata de un sitio oficial del gobierno.				
Propósito.	Predios adquiridos y entregados a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	Sí.
Justificación: Las fuentes de información se identifican como bases de datos y su nomenclatura es suficientemente clara. Adicionalmente, los medios de verificación señalan el sitio donde se deposita la información sobre el cumplimiento de las metas de los indicadores y se trata de un sitio oficial del gobierno.				
Componente 1.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	Sí.
Justificación: Las fuentes de información se identifican como bases de datos y su nomenclatura es suficientemente clara. Adicionalmente, los medios de verificación señalan el sitio donde se deposita la información sobre el cumplimiento de las metas de los indicadores y se trata de un sitio oficial del gobierno.				
Actividad 1.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	Sí.
Justificación: Las fuentes de información se identifican como bases de datos y su nomenclatura es suficientemente clara. Adicionalmente, los medios de verificación señalan el sitio donde se deposita la información sobre el cumplimiento de las metas de los indicadores y se trata de un sitio oficial del gobierno.				
Actividad 2.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	Sí.

Justificación: Las fuentes de información se identifican como bases de datos y su nomenclatura es suficientemente clara. Adicionalmente, los medios de verificación señalan el sitio donde se deposita la información sobre el cumplimiento de las metas de los indicadores y se trata de un sitio oficial del gobierno.

Actividad 3.	Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados.	a)	b)	c)
		Sí.	Sí.	Sí.

Justificación: Las fuentes de información se identifican como bases de datos y su nomenclatura es suficientemente clara. Adicionalmente, los medios de verificación señalan el sitio donde se deposita la información sobre el cumplimiento de las metas de los indicadores y se trata de un sitio oficial del gobierno.

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

Ninguna de las fuentes de información y los medios de verificación tienen las características establecidas en la pregunta.

A continuación, se describe el análisis de las fuentes de información. Es importante considerar que es muy complicado que una sola fuente funcione para los indicadores de todos los niveles.

Cuadro 14B. Análisis de las fuentes de información y medios de verificación del Pp K004 de la Secretaría de Obras y Servicios

Nivel	Indicador	a)	b)	c)
Fin.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				
Propósito.	Variación porcentual anual de pasajeros transportados.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				
Componente 1.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público construido.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				
Componente 2.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público ampliada.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				
Componente 3.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público rehabilitadas.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.



Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				
Actividad 1.	Porcentaje de avance físico de los proyectos ejecutivos de obra civil.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				
Actividad 2.	Porcentaje de Avance Físico de los proyectos ejecutivos de obra Electromecánica.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				
Actividad 3.	Porcentaje de avance físico de la construcción de obra civil de la ampliación de la ruta de transporte público.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				
Actividad 4.	Porcentaje de Avance Físico de la construcción de obra Electromecánica de la ampliación de la Ruta de Transporte Público.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				
Actividad 5.	Porcentaje de Avance Físico de los trabajos de la Supervisión de la construcción de la obra civil.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				
Actividad 6.	Porcentaje de avance físico de los trabajos de la supervisión de la construcción de la obra Electromecánica.	a)	b)	c)
		No.	No.	No.
Justificación: Con la información proporcionada no se puede verificar que las fuentes de información sean bases de datos y tampoco su nomenclatura es clara. Los medios de verificación no señalan el sitio en donde se deposita la información y tampoco se puede identificar si es un sitio oficial como páginas o portales de gobierno.				

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la Secretaría de Obras y Servicios.



Capítulo 6. Complementariedades, similitudes y duplicidades de acciones con otros Programas presupuestarios

22.- ¿Con cuáles Pp que operan en la Ciudad de México, podría existir complementariedad y/o sinergia?

No procede valoración cuantitativa.

Al realizar el análisis de la existencia de complementariedades o sinergias del Pp K004 con otros Pp que operan en la Ciudad de México, se identificó al Pp E042 “Operación y mantenimiento del transporte público masivo, concesionado y alterno”:

Cuadro 15. Identificación de complementariedad o sinergia con el Pp K004

Nombre del Pp	Objetivo	Población objetivo	Complementariedad o sinergia	Ámbito
E042 Operación y mantenimiento del transporte público masivo, concesionado y alterno.	Proporcionar el servicio de transporte masivo de la Ciudad de México, así como garantizar su correcta operación en condiciones de seguridad para los usuarios.	Usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro.	Complementariedad: se comparte la problemática de infraestructura en el Sistema de Transporte Colectivo Metro insuficiente o en condiciones no óptimas, así como la población que presenta la problemática, su cargo la operación de los sistemas masivos de transporte de la Ciudad de México, así como el mantenimiento de la infraestructura pública relacionada. Al respecto, el programa está integrado por el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicio de Transportes Eléctricos, Metrobús y la Secretaría de Obras y Servicios como URG.	Local.

Fuente: Elaboración propia con base en la información pública disponible en: <https://www.finanzas.cdmx.gob.mx/>.

Se recomienda valorar la elaboración de una estrategia conjunta para evitar duplicidades en los esfuerzos y generar acciones en las que se complementen ambos programas y puedan incrementar sus efectos.



Capítulo 7. Transparencia y rendición de cuentas

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

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

Respuesta: **Sí.**

Nivel 1, el Pp cuenta con mecanismos de rendición de cuentas a disposición del público y cumple con la característica en el inciso b).

- a) Los documentos normativos y operativos del Pp no son públicos o al menos no se publican en dirección electrónica.
- b) En cuanto a la información financiera, las URG dispone de informes trimestrales en los que se especifica el presupuesto ejercido, disponible en: https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/banco_info_2021_3.html.
- c) La información que permite verificar el avance y cumplimiento de las metas definidas en la MIR de la Secretaría de Obras y Servicios se publican en la siguiente dirección: http://procesos.finanzas.cdmx.gob.mx/pbr_new/Matriz_Indicadores_2022.

No obstante, la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, así como el avance y cumplimiento de sus metas, no es público.

Por otra parte, no hay evidencia de que se hayan realizado evaluaciones internas o externas al Pp K004.

- d) El Pp K004 no cuenta con un cuenta con padrón de beneficiarios o listado de personas físicas o morales a quienes se les asigna recursos públicos, debido a la misma naturaleza de su operación.

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

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

Respuesta: **Sí.**

Nivel 2, el Pp cuenta con mecanismos para fomentar un gobierno abierto y la participación ciudadana y cumple con dos de las características en los incisos a) y b).

En la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y en la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México se definen mecanismos generales para recibir y dar trámite a las solicitudes de información. A continuación, se detallan los elementos con los que cuenta el Pp.

- a) El Pp cuenta con un procedimiento por cada URG para recibir y dar trámite a las solicitudes de información y que se puede verificar en: <https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/secretaria-de-obras-y-servicios>; <https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro>; y <https://www.ort.cdmx.gob.mx/transparencia>.
- b) En ningún documento se establecen mecanismos de participación ciudadana.
- c) No se proporcionó información sobre la generación, documentación y publicación de la información en formatos abiertos y accesibles.
- d) En lo relacionado con el fomento el derecho de acceso a la información y su accesibilidad, bajos los cuales se rige la transparencia y rendición de cuentas de las actividades que se efectúan por medio del Pp, no se proporcionó evidencia que se realice esta actividad.

Se recomienda que la información que genere el Pp se presente en formato de datos abiertos, para que la población pueda hacer uso de ellos.



Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones

Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones

TEMA: Problema o necesidad público		
Debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación
1. Debilidad. Los diagnósticos de las URG que integran el Pp K004 no contienen todos los elementos que establece con la guía metodológica de la Ciudad de México.	1 y 3	Relaborar el diagnóstico del Pp K004 para el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, así como elaborar un diagnóstico para la Secretaría de Obras y Servicios, de acuerdo con la guía metodológica de la Ciudad de México, y con apego al MML.
2. Amenaza. El Problema público identificado por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, no identifica a su población objetivo y no se define de forma clara, concreta, acotada y tiene varias implicaciones lo que genera confusiones al identificar múltiples problemáticas.	2	Estructurar adecuadamente el problema público cuidando que en la redacción se incluya a la población objetivo correctamente delimitada y la descripción de la situación problemática que enfrenta.
3. Debilidad: El problema planteado por a Secretaría de Obras y Servicios, está definido como “Los habitantes de la Ciudad de México tienen baja calidad de movilidad al usar espacios de transporte insuficientes y en malas condiciones” lo cual implica la falta del atributo de calidad en la movilidad.	2	Reflexionar cuáles son las consecuencias en la población objetivo de la baja calidad de movilidad, por ejemplo: “Los habitantes de la ciudad de México tienen limitaciones de movilidad en los espacios de transporte”. En el análisis de causas se especificará que el transporte es insuficiente y se encuentra en malas condiciones.
4. Amenaza. El Pp K004 no cuenta con un Árbol del Problema adecuadamente estructurados y la implementación de la MML no se apega a los lineamientos federales ni de la Ciudad de México por parte del Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.	4	Una vez corregido el Problema público, es necesario hacer un análisis para determinar las causas y los efectos del mismo, estructurando esta información en el esquema “Árbol del Problema”.

TEMA: Planeación y orientación hacia resultados		
Fortaleza y oportunidad	Referencia (pregunta)	Recomendación
1. Fortaleza. El Pp K004 tiene una vinculación adecuada a metas y objetivos estratégicos del PGCDMX 2019-2024 y de los ODS.	5, 6 y 7	Sin recomendación.
Debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación

TEMA: Cobertura y focalización

Debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación
1. Debilidad. La población potencial del Pp K004, no está adecuadamente definida y no se definen la población objetivo ni la atendida.	8	Reelaborar el diagnóstico, precisando adecuadamente la población potencial, objetivo y atendida de acuerdo con la guía metodológica de la Ciudad de México, y con apego al MML.

TEMA: Consistencia de la Matriz de Indicadores del Programa presupuestario

Fortaleza y oportunidad	Referencia (pregunta)	Recomendación
1. Oportunidad. Si bien la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro, tiene limitaciones, su existencia es un importante avance analítico para la conformación del Programa.	11	Se recomienda incorporar la MIR en un documento de mecánica operativa como son los Lineamientos del Programa y la Mecánica Operativa. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)
2. Fortaleza: Todos los niveles de la MIR de la Secretaría de Obras y Servicios, observan las reglas de sintaxis.	12,15 y 16	Mejorar la redacción de los niveles de Fin y Propósito para que la sintaxis pueda ser considerada como completamente adecuada. (Secretaría de Obras y Servicios)
2. Fortaleza. El nivel de la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en el cual es más adecuado hablar de la liberación de derecho de vía es el nivel de Componentes ya que se puede considerar la “liberación” como un producto entregado. En este tenor, está bien redactado como resultado logrado, es imprescindible para lograr el Propósito y su realización genera junto con los supuestos de este nivel los objetivos del Propósito.	14	Se recomienda incorporar la “liberación de derecho de vía” en el nivel de Componentes por poder ser considerado como un producto entregado. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)
3. Oportunidad: Los Componentes de la MIR de la Secretaría de Obras y Servicios, son adecuados de acuerdo con el análisis realizado.	14	Tomando como referencia estos componentes se puede replantear el análisis causal del Árbol del Problema. (Secretaría de Obras y Servicios)
4. Oportunidad: Los indicadores de la MIR de la Secretaría de Obras y Servicios, son funcionales, pero al no contar con un adecuado medio de verificación, no cumplen con el criterio de “monitoreable”.	19	Corregir los medios de verificación de cada uno de los indicadores. (Secretaría de Obras y Servicios)
5. Fortaleza. Las fuentes de información de la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro. se identifican como bases de datos y su nomenclatura es suficientemente clara. Adicionalmente, los medios de verificación señalan el sitio donde se deposita la	21	Verificar si una vez realizados los cambios sugeridos a los indicadores, siguen siendo adecuados los medios de verificación. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)



información sobre el cumplimiento de las metas de los indicadores y se trata de un sitio oficial del gobierno.		
Debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación
1. Debilidad. Ninguno de los niveles de la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro cuenta con resúmenes narrativos que observen las reglas de sintaxis.	12	Observar las reglas de sintaxis en cada uno de los niveles de la MIR para garantizar que los objetivos establecidos en esta columna cuenten con las características necesarias por nivel. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)
2. Amenaza. Las fallas en la lógica causal de la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro, tienen como origen que no se llevó a cabo de forma adecuada el análisis del Problema por medio de la implementación de la Metodología de Marco Lógico, adicionalmente, hay una importante redundancia entre cada uno de los niveles y una clara reiteración de la liberación del derecho de vía como cuestión fundamental, pero no toda la MIR puede tratarse sobre esta situación.	13	Construir los cuatro niveles de la MIR con base en el análisis causal realizado por medio del Árbol del Problema una vez que este se haya desarrollado. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)
Debilidad: Desde un enfoque causal, el resumen narrativo del Fin de la MIR de la Secretaría de Obras y Servicios, tiene un nivel inferior al Propósito.	13	Para que se pueda considerar que la lógica vertical de la MIR es válida en su totalidad, es indispensable corregir el Fin en apego al análisis del problema de las etapas previas de la Metodología. (Secretaría de Obras y Servicios)
3. Debilidad. El objetivo presentado a nivel Propósito de la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro, carece de la estructura necesaria para estar en la columna de resumen narrativo. Más allá de no acercarse al cumplimiento de la regla de sintaxis, no es consecuencia directa de los componentes, ya que para la construcción de la Línea 12 no solo se necesita el derecho de vía. Como es una cuestión operativa y de gestión, su logro está controlado por los responsables del Programa. Finalmente, la población objetivo está completamente omitida y se desconoce cuál es.	15	Construir el Propósito como resultado de la entrega de los bienes y servicios del nivel de Componentes y observando las reglas de sintaxis establecidas. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)
4. Amenaza. En la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro, el resumen narrativo que se presenta a nivel Fin es un objetivo con la estructura y alcance de uno de Actividad. Entonces, no está claramente especificado, no es un objetivo superior al	16	Construir un resumen narrativo en el que se mida la contribución del Programa a un objetivo superior de la planeación de la Ciudad de México. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)



que el programa contribuye, su logro está controlado por los responsables del Programa, ya que es una gestión a realizar, incluye dos objetivos que son por un lado la adquisición y por otro la adaptación, y finalmente, no está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia, del Programa sectorial o del PGCDMX 2019 – 2024.		
5. Amenaza. En todos los niveles de la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro, se presenta como indicador “Predios adjudicados o adquiridos / Predios Programados” lo cual no es un indicador sino un método de cálculo correspondiente a una proporción.	17	Construir distintos indicadores para cada resumen narrativo, y por supuesto, diferentes entre niveles. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)
Amenaza: La lógica horizontal entre indicadores y resumen narrativo se cumple de la MIR de la Secretaría de Obras y Servicios, sin embargo, no se cumple entre medios de verificación e indicadores.	17	Registrar a manera de fuentes de información completas y monitoreables los medios de verificación de todos los Programas. Considerar que los estratégicos generalmente son de fuentes externas y los de gestión son de fuentes internas al Programa. (Secretaría de Obras y Servicios)
6. Debilidad. En la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro, las metas cuentan con unidad de medida, aunque esta está mal planteada. No están orientados a impulsar el desempeño porque es prácticamente el mismo método de cálculo en todos los niveles. Las variables no son representativas para medir la efectividad del programa y no es posible determinar si se puede alcanzar considerando los plazos y recursos con los que cuenta el Programa.	18	Plantear metas de los nuevos indicadores que midan el resumen narrativo corregido en la primera columna. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)
Amenaza: Todos los indicadores de la MIR de la Secretaría de Obras y Servicios, excepto el de nivel Fin no cuentan con fichas técnicas, por lo que no se pueden valorar sus metas	18 y 20	Crear fichas técnicas de indicadores en donde se establezcan las metas de cada uno de ellos. (Secretaría de Obras y Servicios)
7. Amenaza. Ninguno de los indicadores cumple con los criterios CREMAA de la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro.	19	Construir indicadores que sirvan para medir el avance en el cumplimiento de objetivos establecidos en cada uno de los niveles de resumen narrativo. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)

TEMA: Complementariedades, similitudes y duplicidades de acciones con otros Programas presupuestarios

Fortaleza y oportunidad	Referencia	Recomendación
-------------------------	------------	---------------



	(pregunta)	
1. Oportunidad. Se identificó al Pp E042 "Operación y mantenimiento del transporte público masivo, concesionado y alterno".	22	Sin recomendación.

TEMA: Transparencia y rendición de cuentas

Fortaleza y oportunidad	Referencia (pregunta)	Recomendación
1. Fortaleza. El Pp K004 cuenta con un procedimiento para recibir y dar trámite a las solicitudes de información.	24	Sin recomendación.
Debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación
1. Debilidad. No se identificó que el Pp K004 cuente con mecanismos que permitan dar a conocer información relevante del Pp, así como de mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.	23 y 24	Implementar acciones para fomentar la transparencia y rendición de cuentas del Pp K004.



Resultados y recomendaciones

Resultados y recomendaciones

Cuadro de recomendaciones

Anexo 1. Recomendaciones				
No.	Recomendación	Propuesta de mejora	Mejora esperada	Referencia al capítulo y pregunta
1	Relaborar el diagnóstico del Pp K004 para el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, así como elaborar un diagnóstico para la Secretaría de Obras y Servicios, de acuerdo con la guía metodológica de la Ciudad de México, y con apego al MML.	Realizar los diagnósticos de acuerdo con la guía metodológica de la Ciudad de México y el MML. En este sentido el diagnóstico debe de contener: Antecedentes, Marco Legal, Evolución del Pp, Alineación del Pp, Identificación del problema, Definición del problema, Identificación y definición de la población potencial y objetivo, Análisis de involucrados, Matriz de Expectativas-Fuerzas (actores internos y externos), Árbol del Problema, Árbol de objetivos, Estructura Analítica, vinculación de la Estructura Analítica con los objetivos de la MIR y MIR del Pp	Contar con diagnósticos apegados con los criterios metodológicos del "Manual para la Elaboración de Diagnósticos de Programas presupuestarios nuevos o que tuvieron alguna modificación sustantiva" y al MML.	Capítulo 2. Pregunta 1
2	Estructurar adecuadamente el problema público cuidando que en la redacción se incluya a la población objetivo correctamente delimitada y la descripción de la situación problemática que enfrenta. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	Se recomienda la siguiente redacción: "Los habitantes de la Ciudad de México presentan limitaciones en su movilidad por medio del transporte público."	Con este ajuste y priorizando a los habitantes de la Ciudad de México como población objetivo, se podrá hacer un análisis causal más completo.	Capítulo 2. Pregunta 2. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)
3	Reflexionar cuáles son las consecuencias en la población objetivo de la baja calidad de movilidad y a partir de esto construir un nuevo problema que tenga mayor capacidad analítica. (Secretaría de Obras y Servicios)	Se recomienda la siguiente redacción del problema público, el cual debe ser validado por medio de la MML: "Los habitantes de la ciudad de México tienen limitaciones de movilidad en los espacios de transporte".	En el análisis de causas se especificará que el transporte es insuficiente y se encuentra en malas condiciones.	Capítulo 2, Pregunta 2.
4	Una vez corregido el Problema público, es necesario hacer un análisis para determinar las causas y los efectos del mismo, estructurando esta información en el esquema "Árbol del Problema". (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	Construir el Árbol del Problema con base en el análisis de causas y efectos del problema público.	Con este análisis se podrá seguir con el resto de las etapas de la MML hasta llegar a una MIR.	Capítulo 2. Pregunta 4.
5	Después de ajustar el problema público identificado, reestructurar el análisis de causas y efectos. (Secretaría de Obras y Servicios)	Evitar que causas y efectos tengan redundancia entre sí.	Como su nombre indica, la lógica vertical debe ser con tendencia ascendente, es decir, los niveles inferiores causan a los niveles superiores.	Capítulo 2, Pregunta 4.
6	Reelaborar el diagnóstico, precisando adecuadamente las poblaciones potenciales, objetivo y atendida, acuerdo con la guía metodológica de la Ciudad de México, y con apego al MML. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	Especificar adecuadamente las poblaciones potenciales, objetivo y atendida. Se sugiere: Población potencial: personas que se transporta en la Red del Sistema de Transporte	Definir adecuadamente las poblaciones potenciales, objetivo y atendida del Pp K004.	Capítulo 4. Pregunta 8



		<p>Colectivo de la Ciudad de México.</p> <p>Población objetivo: personas que se transportarán en la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio de la Red del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México.</p> <p>Población atendida: personas que se transportarán en la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio de la Red del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México durante el ejercicio fiscal.</p>		
7	Observar las reglas de sintaxis en cada uno de los niveles de la MIR para garantizar que los objetivos establecidos en esta columna cuenten con las características necesarias por nivel. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	La observancia de las reglas de sintaxis es indispensable para contar con resúmenes narrativos analíticamente funcionales.	Una vez hecho el cambio, se contará con objetivos adecuados para cada uno de los niveles de la MIR.	Capítulo 5. Pregunta 12.
8	Ajustar la redacción del resumen narrativo del nivel Fin. (Secretaría de Obras y Servicios)	La siguiente redacción cumple con las reglas de sintaxis: "Contribuir a la ampliación de la cobertura de la Red de Transporte Público". No es necesario especificar "mediante" qué, pero se acepta su inclusión.	Es importante recordar que en su esencia este Fin es incorrecto ya que habla de un tema de cobertura lo cual es característico de los Componentes.	Capítulo 5. Pregunta 12 y 16.
9	Ajustar la redacción del resumen narrativo del nivel Propósito incluyendo una mejor definición de la población objetivo. (Secretaría de Obras y Servicios)	Se recomienda la siguiente población objetivo: "Los habitantes de la ciudad de México cuentan con las condiciones necesarias para transportarse."	Es importante destacar que aquí ya se incluye la sugerencia sobre ajustar el problema público, lo cual impacta en la definición del resumen narrativo del nivel Propósito.	Capítulo 5. Pregunta 12 y 14.
10	Construir los cuatro niveles de la MIR con base en el análisis causal realizado por medio del Árbol del Problema una vez que este se haya desarrollado. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	Identificar qué Actividades se tienen que realizar para generar una serie de productos, los cuales son el nivel Componentes. Posteriormente determinar cómo la entrega de estos componentes genera un cambio en la población objetivo (Propósito). Finalmente identificar cómo este cambio genera una contribución para resolver un problema público de mayor envergadura.	Es indispensable corregir el resumen narrativo para construir el resto de las columnas de la MIR.	Capítulo 5. Pregunta 13.
11	Corregir el Fin en apego al análisis del problema de las etapas previas de la Metodología. (Secretaría de Obras y Servicios)	Se recomienda la siguiente redacción de Fin: Contribuir a que la ciudad de México sea sustentable. Es decir, que el Fin de alguna forma esté vinculado causalmente con el Propósito.	Con este ajuste se puede considerar la lógica vertical como válida en su totalidad.	Capítulo 5. Pregunta 13.
12	Se recomienda incorporar la "liberación de derecho de vía" en el nivel de Componentes por poder ser considerado como un producto entregado. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	La redacción del Componente está bien, solo es cuestión de dejarlo en un solo nivel dentro de la MIR.	Si solo se deja en este nivel, se podrá eliminar la redundancia que caracteriza a esta MIR.	Capítulo 5. Pregunta 14.
13	Tomar como referencia los Componentes para replantear el árbol del problema. (Secretaría de Obras y Servicios)	Considerar estos componentes al corregir el análisis del árbol del problema	De esta forma se contará con un árbol del problema completo y adecuado.	Capítulo 5. Pregunta 14.



		sin olvidar realizar un análisis integral del problema público.		
14	Construir el Propósito como resultado de la entrega de los bienes y servicios del nivel de Componentes y observando las reglas de sintaxis establecidas. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	Se recomienda la siguiente redacción: "Los habitantes de la Ciudad de México presentan limitaciones en su movilidad por medio del transporte público."	Se puede tomar esta recomendación, pero es importante que el Propósito proceda del problema público del árbol del problema y de las siguientes etapas de la MML.	Capítulo 5. Pregunta 15.
15	Construir un resumen narrativo en el que se mida la contribución del Programa a un objetivo superior de la planeación de la Ciudad de México. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	Se recomienda la siguiente redacción: "Contribuir a la mejora del nivel y calidad de vida de la población urbana y rural de los habitantes de la ciudad de México".	Esta recomendación procede de lo establecido en la Ley de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México.	Capítulo 5. Pregunta 16.
16	Construir distintos indicadores para cada resumen narrativo, y por supuesto, diferentes entre niveles. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	Una vez corregido los resúmenes narrativos de todos los niveles, generar indicadores de desempeño de acuerdo con el nivel. Para Actividades y Componentes elegir indicadores de gestión y para Propósito y Fin elegir indicadores estratégicos.	Es algo esperado que los indicadores no fueran adecuados dado que los resúmenes narrativos tampoco lo son.	Capítulo 5. Pregunta 17 y 19.
17	Corregir los medios de verificación de cada uno de los indicadores. (Secretaría de Obras y Servicios)	Registrar a manera de fuentes de información completas y monitoreables los medios de verificación de todos los Programas.	Considerar que los estratégicos generalmente son de fuentes externas y los de gestión son de fuentes internas al Programa.	Capítulo 5. Preguntas 17, 19 y 21.
18	Plantear metas de los nuevos indicadores que midan el resumen narrativo corregido en la primera columna. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	Las metas deben ser congruentes con el método de cálculo y la unidad de medida del indicador.	Al corregir las metas se podrá medir el avance en el cumplimiento de los objetivos del Programa.	Capítulo 5. Pregunta 18.
19	Crear fichas técnicas de indicadores. (Secretaría de Obras y Servicios)	Para cada indicador es necesario contar con una ficha de desempeño donde, entre otras cosas, se concentren sus metas de desempeño.	De esta forma se podrá programar y medir el avance de los objetivos establecidos en el resumen narrativo.	Capítulo 5. Pregunta 18 y 20.
20	Verificar si una vez realizados los cambios sugeridos a los indicadores, siguen siendo adecuados los medios de verificación. (Sistema de Transporte Colectivo Metro)	Se recomienda hacer esta revisión de forma simultánea con la creación de los indicadores.	Esta revisión es indispensable para verificar la lógica horizontal de la MIR.	Capítulo 5. Pregunta 21.
21	Implementar acciones para fomentar la transparencia y rendición de cuentas del Pp K004.	Elaborar una estrategia de difusión de la información del Pp K004, entre las acciones que se pueden implementar: Alojar los documentos normativos y operativos en el portal de la dependencia. Publicar en un portal el avance y cumplimiento de las metas definidas en la MIR del Pp, en forma accesible y fácil de localizar. Publicar los documentos financieros y presupuestales en formatos abiertos accesibles, Difundir bases de datos del presupuesto en formatos xls. y csv.	Que la información relacionada con el Pp K004 pueda ser ubicada y consultada por la ciudadanía.	Capítulo 7. Preguntas 23 y 24.



Conclusiones

Conclusiones

La evaluación permitió mostrar los resultados sobre el diseño, operación y resultados del Pp K004, a través del estudio de la justificación de su creación, la vinculación de sus objetivos con los del PGCDMX 2019-2024, la consistencia entre su diseño y su contribución en la resolución del problema público, la definición de su población potencial y objetivo, el análisis de su MIR, las posibles complementariedades, similitudes y duplicidades con otros Pp, así como la consistencia de los instrumentos transparencia y rendición de cuentas.

En este sentido, es importante mencionar que el análisis se realizó a partir de la información proporcionada por las URG que operan el Pp K004, por lo cual, los resultados se diferencian entre las acciones que emprenden la Secretaría de Obras y Servicios y, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte. De igual forma, no siempre fue posible hacer este análisis diferenciado, debido a la ausencia de información, principalmente por parte de la Secretaría de Obras y Servicios, por lo que en la evaluación se cuentan con más elementos de análisis de las otras URG que integran el Pp K004.

Respecto de la definición del problema público, analíticamente, no cuenta con un problema público y un Árbol del Problema adecuadamente estructurados. De igual forma, la información estadística que contiene el diagnóstico no muestra los cambios esperados en la magnitud, naturaleza o comportamiento de la problemática.

En cuanto a la planeación y orientación hacia resultados, el Pp K004 se vincula principalmente, al Eje 3 “Más y Mejor Movilidad” del PGCDMX 2019-2024 y de manera específica el Subeje 3.1 “Integrar” que plantea el objetivo de “Incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado por trayecto y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía”. De igual forma, el Pp se alinea con metas del Objetivo de Desarrollo Sustentable 11 “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.

De la cobertura y focalización del Pp K004 presenta definiciones inadecuadas de la población potencial inadecuada, por lo que puede redactarse en forma precisa. Asimismo, la población objetivo y la población atendida de las URG que integran el Pp K004 deben definirse adecuadamente.

Con respecto a la implementación del MML y a la construcción de las MIR se pueden identificar dos grandes problemas de los que derivan las limitaciones de las MIR: el análisis causal está incompleto y hay redundancia entre las causas y efectos. Al estar incompleto el árbol del problema, no se identifican todas las posibles causas directas e indirectas, de donde se derivan los Componentes y Actividades, por lo que cual, la lógica vertical de la MIR no está verificada por medio de la metodología. Aunque la MIR de la Secretaría de Obras y Servicios tiene más consistencia metodológica, es posible implementar mejoras en ejercicios subsecuentes.

Por su parte, si el resumen narrativo es incorrecto, los supuestos estarán mal orientados, los indicadores no serán asertivos en su medición y los medios de verificación, aunque pudieran estar bien, necesitarían ser revisados.

El Pp K004 tiene complementariedad con el Pp E042 “Operación y mantenimiento del transporte público masivo, concesionado y alterno”, en el sentido que comparte la problemática de infraestructura en el Sistema de Transporte Colectivo Metro insuficiente o en condiciones no óptimas, así como la población que la presenta.



Respecto de la transparencia y rendición de cuentas, es importante que se implemente una estrategia para fomentar la disponibilidad del avance de las metas en los indicadores y de la información en datos abiertos.

En términos generales, el diseño del programa permite la atención del problema identificado en el diagnóstico como “Falta de infraestructura vial y de servicios de transporte público urbano, que sea sustentable, masivo y eficiente, que permita mejorar la movilidad de los habitantes de la Ciudad de México” y “Los habitantes de la Ciudad de México tienen baja calidad de movilidad al usar espacios de transporte insuficientes y en malas condiciones”, no obstante, existen aspectos de mejora en su diseño que hace que no sea una alternativa óptima de intervención.



Anexos



Cuadro de validación de criterios CREMAA

Secretaría de Obras y Servicios

Nivel del objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Aportación Marginal	Definición	Unidad de medida	Frecuencia de Medición	Línea base	Metas	Comportamiento del indicador
Fin.	Variación porcentual anual de la Red de Transporte Público construida	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
Propósito.	Variación porcentual anual de pasajeros transportados	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
C1.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público construido	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
C2.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público ampliada	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
C3.	Porcentaje de la Ruta de Transporte Público rehabilitadas	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A1.	Porcentaje de avance físico de los proyectos ejecutivos de obra civil	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A2.	Porcentaje de Avance Físico de los proyectos ejecutivos de obra Electromecánica	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A3.	Porcentaje de avance físico de la construcción de obra civil de la ampliación de la ruta de transporte público	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A4.	Porcentaje de Avance Físico de la construcción de obra Electromecánica de la ampliación de la Ruta de Transporte Público	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A5.	Porcentaje de Avance Físico de los trabajos de la Supervisión de la construcción de la obra civil	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.
A6.	Porcentaje de avance físico de los trabajos de la supervisión de la construcción de la obra Electromecánica	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.	No.	Sí.	No.



Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte

Nivel del objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Aportación Marginal	Definición	Unidad de medida	Frecuencia de Medición	Línea base	Metas	Comportamiento del indicador
Fin.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
Propó sito.	Pedios adquiridos y entregados a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
C1.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
A1.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
A2.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.
A3.	Pedios adjudicados o adquiridos / Pedios Programados	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí.	No.	No.	Sí.	Sí, pero plantea da de forma incorre cta.	Sí.	Sí.	Sí.	Sí.



Complementariedades, similitudes y duplicidades

Anexo 3. Información del Pp evaluado			
Nombre del Programa:	Infraestructura de transporte público.	Modalidad y clave:	K004.
Dependencia/Entidad:	Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.	Ramo:	N.A.
Unidad Responsable:	Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.	Clave:	N.A.
Tipo de Evaluación:	Diseño.	Año de la Evaluación:	2021.

Información de los Pp analizados

Se integrará una tabla con las características de los Pp analizados, identificando si estos son similares, se complementan o duplican con el Pp evaluado. A continuación, se presenta una tabla con los elementos mínimos que debe contener:

Nombre del Pp:	Modalidad y clave:	Dependencia o Entidad:	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relación identificada	Argumentación	Recomendación
Operación y mantenimiento del transporte público masivo, concesionado y alternativo.	E042	Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús y Servicio de Transportes Eléctricos.	No aplica.	Transporte de los habitantes de la ciudad.	Proporcionar el servicio de transporte masivo de la Ciudad de México, así como garantizar su correcta operación en condiciones de seguridad para los usuarios.	Usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro.	Ciudad de México y algunos municipios del Edo. De Méx.	Transporte público.	Complementariedad.	Se comparte la problemática de infraestructura en el Sistema de Transporte Colectivo Metro insuficiente o en condiciones no óptimas, así como la población que presenta la problemática, su cargo la operación de los sistemas masivos de transporte de la Ciudad de México, así como el mantenimiento de la infraestructura pública relacionada.	No aplica

Descripción: El E042 Operación y mantenimiento del transporte público masivo, concesionado y alternativo, busca proporcionar el servicio de transporte masivo de la Ciudad de México, así como garantizar su correcta operación en condiciones de seguridad para los usuarios.

Nombre del Pp	Infraestructura de transporte público.
Modalidad y clave	K004.
Dependencia o Entidad:	Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.



Ramo	N.A.
Problema público que busca resolver	Operación y mantenimiento del transporte público masivo, concesionado y alterno.
Objetivo central	Proporcionar el servicio de transporte masivo de la Ciudad de México, así como garantizar su correcta operación en condiciones de seguridad para los usuarios.
Población objetivo	Usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro.
Cobertura geográfica	Ciudad de México.
Bien y/o servicio otorgado	Transporte público.
Relación identificada	Complementariedad.
Argumentación	Se comparte la problemática de infraestructura en el Sistema de Transporte Colectivo Metro insuficiente o en condiciones no óptimas, así como la población que presenta la problemática, a su cargo la operación de los sistemas masivos de transporte de la Ciudad de México, así como el mantenimiento de la infraestructura pública relacionada.
Recomendación	Ninguna.



Formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones



Formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones

1. Descripción de la evaluación	
1.1 Nombre de la evaluación: Evaluación de Diseño del Pp K004 "Infraestructura de transporte público".	
1.2 Fecha de inicio de la evaluación (dd/mm/aaaa): 1 agosto de 2022.	
1.3 Fecha de término de la evaluación (dd/mm/aaaa): 15 de diciembre de 2022.	
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre:	Unidad administrativa:
Francisco Javier Muñoz Martin.	Secretaría de Obras y Servicios.
Fernando Israel Aguas Bracho.	Sistema de Transporte Colectivo Metro.
Pavel López Medina.	Organismo Regulador del Transporte.
1.5 Objetivo general de la evaluación: Evaluar el diseño de los Programas presupuestarios, a través del análisis de los documentos de Diagnóstico, Diseño de la MIR e Indicadores que lo conforman, con la finalidad de validar si el esquema actual contribuye efectivamente en la solución del problema o necesidad de la población para el cual fue creado y al logro de los objetivos a largo plazo establecidos en la Ciudad de México.	
1.6 Objetivos específicos de la evaluación:	
<ul style="list-style-type: none"> • Analizar la justificación de la creación y diseño del Pp; • Identificar y analizar la vinculación de los objetivos del Pp con los objetivos del PGCDMX 2019- 2024; • Analizar la consistencia entre el diseño del Pp y la normatividad aplicable; • Examinar la contribución del Pp a la resolución del problema o necesidad para el cual fue creado; • Verificar a la población potencial y objetivo, así como los mecanismos de incorporación, en su caso; • Analizar y validar la Matriz de Indicadores para Resultados; • Identificar posibles complementariedades, similitudes y duplicidades con otros Pp; • Analizar la consistencia de los instrumentos de seguimiento del desempeño respecto al diseño del Pp; • Identificar aspectos a mejorar del Pp a efecto de formular recomendaciones específicas y concretas, que permitan realizar ajustes y mejoras de su diseño, para su mejor operación y alcance efectivo de resultados; y • Realizar un análisis de Fortalezas y Oportunidades, Debilidades y Amenazas, y emitir recomendaciones pertinentes. 	
1.7 Metodología utilizada en la evaluación:	
La evaluación en materia de Diseño al Pp K004 se realizó de acuerdo a los Términos de Referencia para la Evaluación Tipo Diseño a Programas Presupuestarios 2021 que fueron emitidos por la Secretaría de Administración y Finanzas del Gobierno de la Ciudad de México, en específico a lo establecido en el Anexo A, que contiene 24 preguntas metodológicas con el propósito de verificar la contribución y consistencia del diseño del Pp K004 con los objetivos y la solución del problema o necesidad de la población para el cual fue creado.	
Instrumentos de recolección de información:	
Cuestionarios__ Entrevistas__ Formatos__ Otros X Especifique:	
Requerimiento de información de Leyes, Reglamentos, instrumentos de planeación, Lineamientos, documentos normativos, diagnósticos, Manuales Administrativos y Específicos de Operación, Manuales Técnicos informe de resultados diversos, Matriz de Indicadores para Resultados y Fichas Técnicas y direcciones electrónicas.	
Descripción de las técnicas y modelos utilizados:	
Para la evaluación se empleó análisis de gabinete y revisión documental; lo que implicó llevar a cabo un análisis valorativo de la información contenida en registros administrativos, bases de datos, evaluaciones, documentos oficiales,	



documentos normativos y sistemas de información, entre otros, presentados por las URG; y enviados como fuentes de información por parte de la Dirección General de Planeación Presupuestaria, Control y Evaluación de Gasto.

2. Principales Hallazgos de la evaluación

2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación:

- El documento “Diseño de la Matriz de Indicadores del Programa Presupuestario K004 Infraestructura del Transporte Público no cuenta con un Árbol del Problema adecuadamente estructurado y la implementación de la Metodología de Marco Lógico no se apega a los lineamientos federales ni de la CDMX.
- El problema no se define de forma clara, concreta, acotada y tiene varias implicaciones lo que genera confusiones al identificar múltiples problemáticas.
- No existe un análisis causal y estructurado realizado por medio de la implementación de la Metodología de Marco Lógico tal como indica la normativa federal y de la Ciudad de México.
- Ninguno de los Resúmenes Narrativos de la MIR observa las reglas de sintaxis.
- Las fallas en la lógica causal de la MIR del Pp K004 tienen como origen que no se llevó a cabo de forma adecuada el análisis del Problema por medio de la implementación de la Metodología de Marco Lógico.

2.2 Señalar cuáles son las principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), de acuerdo con los temas del programa, estrategia o instituciones.

2.2.1 Fortalezas:

- El Pp K004 tiene una vinculación adecuada a metas y objetivos estratégicos del PGCDMX 2019-2024 y de los ODS.
- Todos los niveles de la MIR de la Secretaría de Obras y Servicios observan las reglas de sintaxis.
- El nivel de la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en el cual es más adecuado hablar de la liberación de derecho de vía es el nivel de Componentes ya que se puede considerar la “liberación” como un producto entregado. En este tenor, está bien redactado como resultado logrado, es imprescindible para lograr el Propósito y su realización genera junto con los supuestos de este nivel los objetivos del Propósito.

2.2.2 Oportunidades:

- Si bien la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro, tiene limitaciones, su existencia es un importante avance analítico para la conformación del Programa.
- Se identificó al Pp E042 “Operación y mantenimiento del transporte público masivo, concesionado y alterno”.

2.2.3 Debilidades:

- Los diagnósticos de las URG que integran el Pp K004 no contienen todos los elementos que establece con la guía metodológica de la Ciudad de México.
- La población potencial del Pp K004, no está adecuadamente definida y no se definen la población objetivo ni la atendida.
- No se identificó que el Pp K004 cuente con mecanismos que permitan dar a conocer información relevante del Pp, así como de mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.

2.2.4 Amenazas:

- El Problema público identificado por el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte, no identifica a su población objetivo y no se define de forma clara, concreta, acotada y tiene varias implicaciones lo que genera confusiones al identificar múltiples problemáticas.
- Las fallas en la lógica causal de la MIR del Sistema de Transporte Colectivo Metro tienen como origen que no se llevó a cabo de forma adecuada el análisis del Problema por medio de la implementación de la Metodología de Marco Lógico, adicionalmente, hay una importante redundancia entre cada uno de los niveles y una clara reiteración de la liberación del derecho de vía como cuestión fundamental, pero no toda la MIR puede tratarse sobre esta situación.



3. Conclusiones y recomendaciones de la evaluación

3.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación: <ul style="list-style-type: none"> • Ampliar la definición del problema público y mejorar el análisis de causas y efectos que conforman el Árbol del Problema. • Mejorar la redacción de la población potencial, definir a la población objetivo y a la población atendida. • Mejorar la redacción de los resúmenes narrativos de nivel Actividades, Componentes y Propósito que están establecidos en la MIR. • Implementar una estrategia para fomentar la transparencia y rendición de cuentas del Pp K004.
3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:
1: Identificación de las características del Programa presupuestario. <ul style="list-style-type: none"> • Sin recomendación.
2: Problema o necesidad público <ul style="list-style-type: none"> • Reelaborar el diagnóstico del Pp K004 de acuerdo con la guía metodológica de la Ciudad de México, y con apego al MML.
3: Planeación y orientación hacia resultados <ul style="list-style-type: none"> • Reelaborar la MIR del Pp K004 con apego al MML.
4: Cobertura y focalización <ul style="list-style-type: none"> • Reelaborar el diagnóstico, precisando adecuadamente la población potencial, objetivo y atendido acuerdo con la guía metodológica de la Ciudad de México, y con apego al MML.
5: Consistencia de la Matriz de Indicadores del Programa presupuestario <ul style="list-style-type: none"> • El árbol del problema está incompleto. • La MIR se construye sin considerar el análisis realizado en las primeras etapas de la Metodología.
6: Complementariedades, similitudes y duplicidades de acciones con otros Programas presupuestarios <ul style="list-style-type: none"> • Sin recomendación.
7: Transparencia y rendición de cuentas <ul style="list-style-type: none"> • Elaborar una estrategia de difusión de la información del Pp K004.

4. Datos de la Instancia evaluadora

4.1 Nombre del coordinador de la evaluación: Alejandro Ramírez Rosales.
4.2 Cargo: Coordinador.
4.3 Institución a la que pertenece: Perma Consultores S.C.
4.4 Principales colaboradores: Federico García Albores. Cinthya Cadena Ríos. Juan Pablo Ortiz de Iturbide.
4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación: contacto@permaconsultores.com.mx



4.6 Teléfono (con clave lada): 55-5289-5624 y 55-528-95631.

5. Identificación del (los) programa(s)

5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s): K004 "Infraestructura de transporte público"

5.2 Siglas:

5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s): Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s):

Poder Ejecutivo_X_ Poder Legislativo___ Poder Judicial___ Ente Autónomo___

5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s):

Federal___ Estatal_X_ Local___

5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) programa(s):

5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s):

Secretaría de Obras y Servicios, el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Organismo Regulador del Transporte.

5.6.2 Nombre(s) de (los) titular(es) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s) (nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada):

Francisco Javier Muñoz Martín. Secretaría de Obras y Servicios.

Fernando Israel Aguas Bracho. Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Pavel López Medina. Organismo Regulador del Transporte.

Nombre:

Francisco Javier Muñoz Martín.

Fernando Israel Aguas Bracho.

Pavel López Medina.

Unidad administrativa:

Secretaría de Obras y Servicios.

Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Organismo Regulador del Transporte.

6. Datos de Contratación de la Evaluación

6.1 Tipo de contratación:

6.1.1 Adjudicación Directa_X_ 6.1.2 Invitación a tres___ 6.1.3 Licitación Pública Nacional___

6.1.4 Licitación Pública Internacional___ 6.1.5 Otro: (Señalar)___

6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación:

Dirección General de Administración y Finanzas.

Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México.

6.3 Costo total de la evaluación: \$80,000.00.

6.4 Fuente de Financiamiento: Recursos propios.

7. Difusión de la evaluación

7.1 Difusión en internet de la evaluación: http://procesos.finanzas.cdmx.gob.mx/pbr_new/Informe

7.2 Difusión en internet del formato: http://procesos.finanzas.cdmx.gob.mx/pbr_new/Informe



Bibliografía

- Diagnóstico del Pp K004 “Infraestructura de transporte público”
- Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y ejercicio de Recursos de la Ciudad De México, Publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 31 de diciembre de 2018, última reforma publicada el 27 de octubre de 2022.
- Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, Publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 6 de mayo de 2016.
- Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024.
- Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, Publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 15 de agosto de 2022.
- Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, Manual para la Elaboración de Diagnósticos de Programas Presupuestarios Nuevos o que Tuvieron alguna Modificación Sustantiva. Disponible en: http://procesos.finanzas.cdmx.gob.mx/pbr_new/Normatividad_Local
- Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, Guía para el Diseño y Construcción de Indicadores. Disponible en: http://procesos.finanzas.cdmx.gob.mx/pbr_new/Normatividad_Local
- Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, Lineamientos para la Elaboración, Operación y Gestión de los Programas Presupuestarios, las Matrices de Indicadores para Resultados y los Indicadores de Desempeño de la Ciudad de México. Disponible en: http://procesos.finanzas.cdmx.gob.mx/pbr_new/Normatividad_Local
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Guía para el Diseño de Indicadores Estratégicos. 2010.