



*La casa de todos*

PRESIDENCIA MUNICIPAL  
2016-2020

## **EVALUACIÓN INTERNA DE DISEÑO DEL PROGRAMA PACHUCA EN BICI**

INFORME DE LA EVALUACIÓN



Secretaría de  
Planeación y Evaluación

OCTUBRE 2017



## Contenido

RESUMEN EJECUTIVO .....	2
ANTECEDENTES DEL PROGRAMA .....	3
OBJETIVO DE LA EVALUACIÓN .....	4
CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS .....	5
PRINCIPALES RESULTADOS.....	7
INFORME GENERAL DE LA EVALUACIÓN .....	8
ANTECEDENTES DEL PROGRAMA .....	8
Introducción.....	9
RESUMEN DEL PROGRAMA.....	9
Apartado I. Características del programa .....	10
Apartado II. Justificación de la creación y del diseño del programa .....	11
Apartado III Contribución a las metas y estrategias municipales.....	13
Apartado IV. Población potencial, objetivo y mecanismos de acceso .....	15
Apartado V. Padrón de usuarios y mecanismos de atención.....	16
Apartado VI. Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).....	20
Apartado VII. Presupuesto y rendición de cuentas .....	21
Apartado VIII. Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y/o federales .....	21
Valoración del Diseño del programa .....	22
Análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas .....	23
.....	23
Anexos.....	24



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento muestra los resultados en términos de diseño que se encontraron como producto de la evaluación interna aplicada al programa “Pachuca en Bici”, esto en cumplimiento a lo dispuesto en el Programa Anual de Evaluación 2017 que emitió la Secretaría de Planeación y Evaluación municipal, específicamente en sus numerales IV y VIII en materia de evaluaciones internas en donde se habla de un Plan de Acción para las mismas y tiene la intención general de operacionalizar lo dispuesto en el Plan Municipal de Desarrollo en su Eje 4 denominado “Pachuca Orientada, Metropolitana y de Futuro” y de manera particular lo plasmado en el sub-eje 4.2.A, en donde el objetivo principal se enfoca en “Generar una ciudad segura, incluyente y accesible que reduzca los impactos negativos ambientales, costos de traslado y se impulse la productividad de la ciudad”, cuya estrategia principal es la de priorizar e impulsar la movilidad sustentable dentro del desarrollo urbano como política pública estableciendo relación con la forma urbana como un elemento fundamental para facilitar la intermodalidad.

Sin embargo, existe un motivo que trasciende al imperativo legal, este es la vocación para la participación horizontal de los actores involucrados y sus consecuentes mecanismos de mejora de la acción. Por lo tanto, el presente documento es patente también de la voluntad política de esta administración para mejorar, con base en información objetiva, sus intervenciones en problemas públicos. De esto se desprende que los hallazgos, valoraciones, resultados y recomendaciones que se deriven habrán de operacionalizarse para insertarse de manera transparente de vuelta en el objeto de la evaluación: sus programas.



## ANTECEDENTES DEL PROGRAMA

El programa “Pachuca en Bici”, se dio a conocer de manera oficial en el marco del Día Mundial de la Bicicleta el 19 de abril del presente año por la alcaldesa Yolanda Tellería Beltrán, cuyo objetivo es generar una ciudad segura, incluyente y accesible, reduciendo así los impactos negativos ambientales y los costos de traslados para los ciudadanos.

Este programa tiene como antecedente en México el sistema ECOBICI implementado en la Ciudad de México, comenzando en febrero de 2010; de ahí, Guadalajara se unió a la causa sustentable con su sistema MiBici en diciembre de 2014; sumándose a estos, posteriormente se instalaron en Toluca el sistema Huizi, en noviembre de 2015, en febrero de 2016, la ciudad de Pachuca con “Bici Capital” implementado en la administración de Eleazar García antecesor de la actual alcaldesa, y que fue sustituido por el actual “Pachuca en Bici” considerado el primer sistema de transporte público en bicicleta híbrida de Latinoamérica y el segundo a nivel mundial, después de Madrid, España.

Dicho programa cuenta con un presupuesto anual de \$172, 013.00 dentro del Presupuesto de Egresos para el ejercicio fiscal 2017 del municipio de Pachuca de Soto, Programas y Proyectos en el apartado de “Planeación, Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas” y que está a cargo de la Secretaría de Planeación y Evaluación y Evaluación cuyo titular es la C. Nadia Flores Meléndez y de la Dirección de Movilidad y según las palabras de la Secretaria de Planeación el cambio en el nombre del programa municipal está enfocado en darle mayor difusión para que la ciudadanía conozca más acerca de los beneficios del uso de la bicicleta y las facilidades con las que ahora se cuentan para poder rentar alguna de ellas.

De la misma manera entre los cambios del actual programa al de “Bici Capital” destaca el pago en efectivo como nueva modalidad para rentar las bicicletas híbridas, adquiriendo una membresía anual que tendrá un costo de 365 pesos, ya que anteriormente sólo podían hacer uso de las bicicletas las personas que contaban con



tarjeta de crédito, situación que dificultaba la forma de adquirirlas como medio de transporte.

Es importante mencionar que al ser un Programa nuevo, no se le han aplicado evaluaciones de desempeño en ningún ejercicio anterior. Razón por la cual, metodológicamente, la evaluación de diseño es la que mejor se adapta a las necesidades presentes.

## OBJETIVO DE LA EVALUACIÓN

Conforme a los términos de referencia, el objetivo de esta evaluación es evaluar el diseño del programa *Pachuca en bici* de la Presidencia Municipal de Pachuca de Soto, para encontrar información y retroalimentar su gestión y los resultados que ha obtenido. Cabe mencionar que el objeto de una evaluación de diseño, es determinar qué tan relacionado está el programa con el problema que pretende solucionar, es decir encontrar si el programa está aportando en algo o al menos en lo previsto, a la solución del problema detectado y del cual emanó su implementación.

De acuerdo con Osuna y Márquez (2016), la evaluación de diseño tiene como objetivo la revisión de los elementos que justifican su necesidad y detectar si la forma en que se articula, es la mejor para atender esa necesidad (Osuna & Marquez, 2016). En términos del CONEVAL, la evaluación de diseño permite tomar decisiones para mejorar la lógica interna de un programa, es decir, saber si su esquema actual contribuye a la solución del problema para el cual fue creado (CONEVAL, 2017).

El trabajo de evaluación del programa y de acuerdo con los términos de referencia aprobados, se consideran los siguientes diez aspectos que analizan el diseño y funcionamiento del programa, como son:

- Características del programa
- Justificación de la creación y diseño



- Contribución a metas y estrategias municipales
- Población potencial, objetivo y mecanismos de acceso al programa
- Padrón de usuarios y mecanismos de atención
- Matriz de indicadores para resultados
- Presupuesto y rendición de cuentas
- Complementarios y coincidencias con otros programas estatales y federales
- Análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas
- Programa de acción de aspectos susceptibles de mejora

## CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

El equipo evaluador realizó un análisis de información en gabinete a partir de los hallazgos que arrojó el cuestionario de los términos de referencia. La instancia evaluada colaboró en la presentación de la evidencia documental existente del programa, lo cual permitió la aplicación del cuestionario y determinar así una valoración numérica a las preguntas. Posteriormente, el equipo evaluador realiza el trabajo de análisis de la documentación proporcionada.

Recordemos que todo trabajo de evaluación que no concreta en juicios de valor y que además no los difunde a la instancia evaluada, entonces no se cumple el fin para lo cual se realizó el trabajo y consecuentemente el programa evaluado no mejorará en ningún aspecto.

Para esta evaluación de diseño, se contempló realizar un análisis cuantitativo al cuestionario de 24 preguntas de un total de 30; el cual estuvo determinado por los términos de referencia y se contabiliza a través de una hoja de respuestas.

La aplicación del cuestionario fue al responsable de la ejecución del programa y se complementó con entrevista de tipo abierta, semi estructuradas, siguiendo, como ya se ha mencionado, el guion de los mismos TdR.



La lógica de la nomenclatura con que se codifican tanto hallazgos como recomendaciones se define de la siguiente manera:

Tipo de elemento: “H” para hallazgos o “R” para recomendaciones	-	Prefijo “P”	-	Número de pregunta	-	Naturaleza de la pregunta: “CT” para cuantitativas o “CL” para cualitativas.
---	---	-------------	---	--------------------	---	--

EJEMPLO

H	-	P	-	9	-	CL
R	-	P	-	16	-	CT

La tabla anterior representa el **Hallazgo** de la **Pregunta 9** en términos **Cualitativos** y debajo, la **Recomendación** de la **Pregunta 16** en términos **Cuantitativos**. Este esquema pretende sistematizar la información de texto en bruto, para posteriormente enlazar este elemento con los hitos de inclusión que se presentan en el Programa de Acción de Aspectos Susceptibles de Mejora, sin la necesidad de repetir el texto.

En lo relativo a la estructura de binomio hallazgos-recomendación y sus variables internas, por cada pregunta se diseñó un cuadro que sintetiza el contenido de la misma, el hallazgo al que se llegó con el trabajo analítico, la valoración que este hallazgo representa en términos cuantitativos o cualitativos y la recomendación que realiza para la mejora del programa, así como el código del que se habló en el párrafo anterior. Estos cuadros están agrupados por cada apartado de los TdR, de este modo se puede seguir una sola secuencia semántica que incluye toda la información.

Para las preguntas 5 y 6 se contempló el uso de un diagrama de congruencia semántica que realiza un cruce de conceptos clave entre la redacción de los objetivos de nivel FIN y PROPÓSITO de la MIR y el objetivo estratégico del Plan Municipal de Desarrollo al que afirman alinearse, así como a los objetivos del Desarrollo del Milenio, los Objetivos del Desarrollo Sostenible o la Agenda de Desarrollo Post 2015.

Se contempló, de igual forma, un análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, por cada uno de los apartados de la evaluación, mismo que se anexa.



En lo relativo a las preguntas de naturaleza cualitativa; se contempló la utilización de una cédula descriptiva para las preguntas 9, 15 de los Términos de Referencia.

## PRINCIPALES RESULTADOS

En términos generales, el programa tiene una cobertura limitada conceptual, territorial y demográficamente, pues se trata de un renombramiento a un programa anterior, nulo de éxito, el cual cuenta con un escaso número de personas afiliadas que están forzosamente sujetas a costear por el plazo de un año completo. El programa no cuenta con un documento diagnóstico que le de sustento empírico, además de que es evidente que la Ciudad aún no cuenta con la infraestructura adecuada para transitar en esta modalidad, a pesar de las ciclovías que se tienen en Pachuca, éstas distan mucho de constituirse como una red en sí misma, ya que solo se encuentran en diferentes intervalos de la ciudad y muchos otros están carentes de éstos, lo cual hace evidente que para el buen funcionamiento los planeadores del programa tendrán que crear una verdadera red metropolitana de este tipo de vías, además de tener presentes los diferentes problemas de mantenimiento, diseño de vigilancia, seguridad y todo aquello que conlleva un programa como el evaluado.

Conforme a lo anterior, es importante mencionar que “Pachuca en Bici” cuenta únicamente con siete “cicloestaciones” todas en la zona centro del municipio, lo que hace carente el servicio a las demás zonas de la ciudad e infructuoso al Programa, limitando el cumplimiento del objetivo del mismo que es disminuir costos y tiempos en el traslado.

El programa a su vez contiene una identificación del problema que especifica la situación negativa y la población objetivo, aunque no especifica los medios para ubicar territorialmente a la población, ni plazos para actualización o revisión y sus niveles de objetivos no están agrupados de manera cronológica, lo cual hace perder el hilo conductor en la lógica vertical.





Por último, el Programa como tal no cuenta con mecanismos de difusión de resultados para llevar a cabo el ejercicio de transparencia que requieren todas las instancias públicas, únicamente se sujeta a los procedimientos establecidos dentro de la administración municipal.

## INFORME GENERAL DE LA EVALUACIÓN

### ANTECEDENTES DEL PROGRAMA

El programa “Pachuca en Bici”, comenzó de manera oficial en el marco del Día Mundial de la Bicicleta el 19 de abril del presente año por la alcaldesa Yolanda Tellería Beltrán, sin embargo su antecedente cercano es el programa “Bici Capital” implementado por la anterior administración, el cambio en la denominación del programa es además de identitario, un cambio en la concepción del sistema como una alternativa de transporte a la convencional y dejar de considerarlo algo meramente lúdico.

Parte de la premisa de que los traslados en distancias cortas en zonas aledañas al polígono del centro de la ciudad son costosos en tiempo y dinero a través de medios de transporte convencional como las combis y los taxis, esto sumado a la contaminación atmosférica y de ruido que ocasionan estos medios. Del otro lado de la manera de tenía la alternativa de utilizar las bicicletas provistas de la red de ciclovías que comenzaron a construirse para dar atención al problema. Por lo que la solución fue re enfocar el propósito del programa a la utilización de la bicicleta como medio de transporte alternativo en distancias cortas o medianas.

Como se mencionó arriba, México existen sistemas similares a este, como el caso del sistema ECOBICI implementado en la Ciudad de México; en Guadalajara existe en medio sustentable con su sistema MiBici; posteriormente se instalaron en Toluca el sistema Huizi, en noviembre de 2015, actualmente “Pachuca en Bici” es considerado el primer sistema de transporte público en bicicleta híbrida de Latinoamérica y el segundo a nivel



mundial, después de Madrid, España. Esta característica es importante si se considera la bicicleta como medio de transporte en distancias medianas, ya que el motor eléctrico que impulsa la bicicleta es capaz de alcanzar fácilmente velocidades de 25 km/h.

Es importante mencionar que al ser un programa nuevo, no se le han aplicado evaluaciones de desempeño en ningún ejercicio anterior. Razón por la cual, metodológicamente, la evaluación de diseño es la que mejor se adapta a las necesidades presentes.

## Introducción

### RESUMEN DEL PROGRAMA

El programa pretende proveer la solución a un problema de transporte en zonas aledañas al polígono del centro de Pachuca, el diagnóstico que se identificó sugiere que las personas están sufriendo una desproporción no favorable entre lo que gastan en términos de tiempo y dinero comparado con los trayectos cortos o medianos que suelen recorrer en dicho polígono a través de medios convencionales de transporte, como el autobús, las combis y los taxis.

Por lo que, el programa contempló la utilización de las ciclovías y las bicicletas híbridas para promover su utilización para fines distintos al entretenimiento, la convivencia o el deporte que hasta entonces se le estaba dando. Y de este modo utilizar la bicicleta como un medio eficiente y sustentable de transporte en la zona que se menciona.

El programa dispone de una red de ciclovías que cubren las principales avenidas del polígono del centro y sus zonas aledañas, provee también 7 cicloestaciones que brindan servicios de atención a usuarios, préstamo y recepción de las bicicletas o asistencia técnica. La población a la que está enfocado el programa es aquella compuesta de estudiantes o trabajadores de oficinas en los polígonos mencionados, según el diagnóstico de la población encontrado en la matriz de indicadores del programa.



El programa es operado por la Coordinación de Pachuca en Bici adscrita a la Dirección de Vinculación e Innovación Institucional perteneciente a la Secretaría de Planeación y Evaluación del Municipio de Pachuca, es decir, es un servicio centralizado de la administración pública municipal. Los mecanismos de operación pueden ser consultados en internet a través de la página <http://bicicapital.gob.mx/> denominación anterior del programa.

## Apartado I. Características del programa

Descripción de los resultados

	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
Pregunta 1	El programa no define el plazo para la revisión y actualización del problema o necesidad prioritaria.	H-P-1-CT
	Se define la población beneficiaria pero no se hace una distinción entre hombres y mujeres.	
	<b>Recomendación</b> Que se identifique su población de referencia, necesita definir la población de referencia para identificar un mercado potencial. Que el plazo para revisar y actualizar su población objetivo sea anual de modo que se esté en condiciones de adaptar el diseño del programa a las necesidades de la población.	R-P-1-CT

	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
Pregunta 2	El diagnóstico del problema no cuantifica ni especifica las características de la población que presenta el problema.	H-P-2-CT
	No especifica el plazo para la revisión y actualización del diagnóstico de problema	
	<b>Recomendación</b> Que se caracterice la población objetivo y se adapte la oferta de servicios a estas necesidades. Que el diagnóstico debe establecer su vigencia de forma anual. Que se tome esta información como referencia para la ampliación de la red de ciclovías que se encuentra en la ciudad.	R-P-2-CT



	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
Pregunta 3	Dentro de la carpeta técnica se hace mención a evidencias nacionales e internacionales sobre los modelos implementados que se consideraron para llevar a cabo el programa, sin embargo, no hace una descripción concreta de la forma en cómo fue implementado. Por otra parte se utilizaron datos que fueron tomados a partir de la información que el INEGI y Plan Municipal de Desarrollo utilizaron para justificar la implementación del programa.	H-P-3-CT
	<b>Recomendación</b> Se debe profundizar la descripción de los programas similares implementados en otras ciudades, rescatando las experiencias exitosas en ciudades demográficamente similares a Pachuca.	<b>Código</b> R-P-3-CT

## Apartado II. Justificación de la creación y del diseño del programa

### Descripción de los resultados

	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
Pregunta 4	Dentro de la matriz de indicadores se especifica la forma en como está vinculado con el eje 4 del Plan Municipal de Desarrollo dentro de su objetivo estratégico. Entre el propósito del programa y el Plan Municipal de Desarrollo solo existen 2 conceptos en común y esto se reduce a la disminución de los costos de traslado.	H-P-4-CT
	<b>Recomendación</b> Se debe redefinir el objetivo de tal manera que existan otros elementos de vinculación, por ejemplo el impacto del programa en términos medioambientales o de salud pública.	<b>Código</b> R-P-4-CT

	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
Pregunta 5	En lo relacionado a la congruencia entre objetivos, en la Ilustración 1 podemos observar que se encontró relación semántica entre dos conceptos clave del 4.2.A del Plan Municipal de Desarrollo 2016-2020 de Pachuca y el objetivo de nivel FIN de la matriz de indicadores del programa. De lado izquierdo del esquema podemos observar los	H-P-5-CN



conceptos de reducir derivados del texto “una ciudad... que reduzca los impactos negativos” y del lado derecho el texto comienza argumentando una “disminución de tiempos de traslado” considerándolos como impactos negativos. En otro sentido, ambos objetivos hablan de la disminución de “costos” en el traslado. Por lo que podemos valorar ambos objetivos como alineados si consideramos, además, que estos son objetivos de documentos normativos de distinta jerarquía, presentándose el primero de lado izquierdo en el Plan Municipal de Desarrollo del que se desprenden programas como el que estudiamos.

**Recomendación**

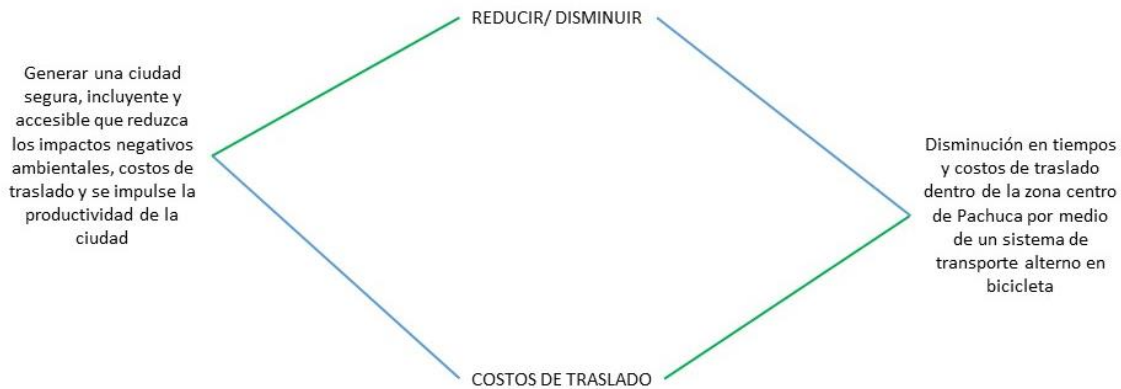
Finalmente, aunque consideramos congruentes ambos objetivos, el objetivo de lado derecho, el de la matriz de indicadores para resultados, debería ser considerado en el documento normativo del programa y por lo tanto debería estar presente desde el principio, en el diagnóstico, en la propuesta de solución, en los árboles de problemas y objetivos y en la propia matriz de indicadores.

**Código**

R-P-5-CN



Ilustración 1 Diagrama de cruce de conceptos clave



Fuente: elaboración propia.

## Apartado III Contribución a las metas y estrategias municipales

### Descripción de los resultados

	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
<b>Pregunta 7</b>	<p>No se define la población potencial. La población objetivo se ubica dentro de la MIR. La población objetivo está definida pero no cuenta con los atributos de unidad de medida y cuantificación. No existe indicios de un mecanismo que contemple un plazo para la revisión y la cuantificación.</p>	H-P-7-CT
	<p style="text-align: right;"><b>Recomendación</b></p> <p>Se debe definir la población potencial y la población de referencia y cruzar estos datos con la capacidad del programa para atenderlas, de este modo se puede definir la cobertura del programa de manera más eficiente y concreta. Además, el programa debe definir un plazo para actualizar estas poblaciones.</p>	R-P-7-CT



	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
Pregunta 8	Existe una base de datos que se va actualizando de manera automática y que determina el número de beneficiarios actuales del programa y las características que se describen son datos enfocados al nombre, sexo, edad, dirección y fotografía de los solicitantes, dejando a un lado la información socioeconómica de los mismos.	H-P-8-CT
	<p style="text-align: right;"><b>Recomendación</b></p> Incorporar información socioeconómica para integrar una oferta de servicios que responda a las necesidades específicas de su población objetivo, por ejemplo, rutas usuales y rutas potenciales, ubicación geográfica de los usuarios del sistema y destinos más comunes.	R-P-8-CT
Pregunta 9	El programa o cuenta con mecanismos para identificar su población objetivo	H-P-9-CN
	<p style="text-align: right;"><b>Recomendación</b></p> Se debe establecer una metodología de focalización, para poder identificar la mejor manera de otorgar el servicio específicamente a esa población.	R-P-9-CN
Pregunta 10	Información inexistente.	H-P-10-CT
	<p style="text-align: right;"><b>Recomendación</b></p> Se debe establecer la población objetivo. Una vez identificada esta población, se puede desarrollar una estrategia de cobertura basada en los recursos de que dispone el programa, por ejemplo, número de bicicletas, ciclovías construidas, rutas más usuales y/o rutas potenciales.	R-P-10-CT
Pregunta 11	La respuesta es NO	H-P-11-CT
	<p style="text-align: right;"><b>Recomendación</b></p> Se deben establecer procedimientos para la elección de usuarios que tengan relación con dos variables: la población objetivo y a capacidad de cobertura del programa. Estos procedimientos deben ser claros, estandarizados, sistemáticos y	R-P-11-CT



públicos.

	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
Pregunta 12	A través de un sistema automatizado se recibe, registra y da trámite a las solicitudes de apoyo, este sistema se puede manejar por cualquier operador del programa. Esto se realiza a través del llenado de un formato físico que se entrega a cualquier interesado del programa en cualquiera de los módulos de BICI PACHUCA, posteriormente los operadores del módulo suben la información al sistema. La descripción de este procedimiento se encuentra dentro del manual de operaciones del programa, dicho procedimiento es mencionado de manera parcial.	H-P-12-CT
	<b>Recomendación</b> Una vez establecida la población objetivo se deben alinear los procedimientos. Se deben redefinir los procedimientos que vienen en el documento normativo de tal manera que estos sean más descriptivos desde el inicio hasta la conclusión de los mismos.	R-P-12-CT

## Apartado IV. Población potencial, objetivo y mecanismos de acceso

Descripción de los resultados

	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
Pregunta 13	La información que integra el padrón de beneficiarios hace referencia de los datos personales de estos. Aunque el sistema se actualiza diariamente no existe un mecanismo que documente su actualización y depuración.	H-P-31-CT
	<b>Recomendación</b> Que se genere una base de datos, alterna a la principal, que contenga la información de los usuarios dados de baja y documente las incidencias en caso de haberlas.	R-P-13-CT
gu nta	<b>Hallazgo</b> Los procedimientos utilizados para otorgar los apoyos a los beneficiarios consisten en:	<b>Código</b> H-P-14-CT





El público que desee obtener la membresía deberá presentar fotocopia de comprobante de domicilio e identificación oficial vigente con fotografía, ser mayor de trece años (los menores de edad deberán contar con un tutor responsable), efectuar el pago en una sola exhibición por \$ 365.00 ya sea con tarjeta de crédito, débito o efectivo, llenar formato de registro y firmar el contrato correspondiente.

**Recomendación**

Los procedimientos cumplen con las características deseables, sin embargo, podrían mejorarlo al brindar la posibilidad de contratar el servicio en línea lo que sugiere un mecanismo más dinámico.

**Código**

R-P-14-CT

Pregunta 15

No aplica

**Hallazgo**

**Código**

N/A

No aplica

**Recomendación**

**Código**

N/A

## Apartado V. Padrón de usuarios y mecanismos de atención

Descripción de los resultados

Pregunta 16

Ninguna de las actividades es prescindible para concebir el componente. No existe un orden cronológico adecuado. Están correctamente definidos como bienes y/o servicios, son necesarios debido a que es un componente único, si está vinculado con el propósito del programa respecto a que al poner en marcha el sistema de transporte en bicicleta se reducirán tiempo y costos dentro del traslado

**Hallazgo**

**Código**

H-P-16-CT

**Recomendación**

Se debe ordenar de manera cronológica, especificando la relación causal con el componente.

**Código**

R-P-16-CT

**Hallazgo**

**Código**



Pregunta 17	<p>El componente señalado en la MIR se refiere al servicio que produce el programa, es decir al sistema de transporte público en bicicletas, al ser un componente único se convierte en prescindible para producir el propósito.</p> <p>La realización de este componente como consecuencia genera el cumplimiento del propósito, ya que si se pone en marcha el sistema de transporte público en bicicleta contribuirá a que la población objetivo invierta menos tiempo y recursos en su traslado.</p>	H-P-17-CT
	<p style="text-align: right;"><b>Recomendación</b></p> <p>Se debe modificar la redacción para que estén formulados como bienes o servicios entregados. Se deben integrar más componentes.</p>	<p style="text-align: right;"><b>Código</b></p> <p>R-P-17-CT</p>
Pregunta 18	<p style="text-align: right;"><b>Hallazgo</b></p> <p>El propósito de la MIR es que los estudiantes y los empleados inviertan el menor tiempo y recurso en sus traslados y se adapta a lo que se establece en los componentes del programa. El logro del propósito no está controlado por los responsables del programa ya que este depende de que los usuarios utilicen este sistema. El objetivo es único y este obedece a que los usuarios inviertan menor tiempo y recurso en sus traslados. El fin no es un objetivo superior pues espera que la ejecución del programa sea suficiente para alcanzarlo.</p>	H-P-18-CT
	<p style="text-align: right;"><b>Recomendación</b></p> <p>Que una vez identificada la población objetivo con base en los criterios anteriores esta se utilice en la redacción del propósito.</p>	<p style="text-align: right;"><b>Código</b></p> <p>R-P-18-CT</p>
Pregunta 19	<p style="text-align: right;"><b>Hallazgo</b></p> <p>Su logro no está controlado por los responsables del programa, ya que depende de los beneficiarios decidan utilizar el programa. El objetivo es único y está vinculado con el objetivo estratégico del Plan Municipal de Desarrollo dentro del eje 4.</p>	H-P-19-CT
	<p style="text-align: right;"><b>Recomendación</b></p> <p>Se debe incluir en el fin los impactos ambientales que el programa produce, para fortalecer su congruencia conceptual con el objetivo estratégico 4.2.A del Plan Municipal de Desarrollo.</p>	<p style="text-align: right;"><b>Código</b></p> <p>R-P-19-CT</p>



Pregunta 20	<b>Hallazgo</b> El documento normativo del programa es la matriz de indicadores y en este documento se encuentra el resumen narrativo. Ya que no existe documento normativo no se puede realizar la comparación con la MIR.	<b>Código</b> H-P-20-CT
	<b>Recomendación</b> Se debe diseñar un documento normativo que sea distinto a la matriz de indicadores en el que se incluya esta misma, además del diagnóstico del problema, las características de la población y la propuesta de solución al problema público.	<b>Código</b> R-P-20-CT
Pregunta 21	<b>Hallazgo</b> Del 85% al 100% de los indicadores del programa tienen las características establecidas. La MIR está integrada por fin, propósito, componentes y seis actividades. Los indicadores para medir el desempeño del programa están redactados con claridad, son relevantes porque a través de ellos se puede medir el logro de objetivos, la información que se necesita para generar el indicador no implica ningún costo elevado por lo tanto es económico, es monitoreable y adecuado ya que para cada nivel de objetivo se determina un indicador específico de acuerdo a la variable.	<b>Código</b> H-P-21-CT
	<b>Recomendación</b> Se debe guardar evidencia contenida en los medios de verificación para estar en condiciones de medir el desempeño del programa.	<b>Código</b> R-P-21-CT
Pregunta 22	<b>Hallazgo</b> Del 85% al 100% de las Fichas Técnicas de los indicadores del programa tienen las características establecidas. En general las fichas técnicas están bien diseñadas.	<b>Código</b> H-P-22-CT
	<b>Recomendación</b> Se debe incorporar una meta anual y mecanismos de ampliación y redefinición de metas. Es necesario incorporar fichas por todos los niveles de objetivos de la MIR, principalmente en los niveles de propósito y fin.	<b>Código</b> R-P-22-CT
Pregunta 23	<b>Hallazgo</b> Del 85% al 100% de las metas de los indicadores del programa tienen las características establecidas.	<b>Código</b> H-P-23-CT



La unidad de medida son las bicicletas, la frecuencia de medición es trimestral, existe una semaforización que ilustra el cumplimiento de metas.

**Recomendación** **Código**

Se incorporar mecanismos de redefinición de metas.

R-P-23-CT

**Hallazgo** **Código**

Del 85% al 100% de los medios de verificación cumplen con las características establecidas en la pregunta.

H-P-24-CT

**Recomendación** **Código**

Se debe implementar una estrategia para difundir públicamente los medios de verificación en formatos abiertos, de este modo se podría facilitar la investigación con la información que el programa produce.

R-P-24-CT

**Hallazgo** **Código**

Todos los conjuntos Objetivo-Indicadores-Medios de verificación del programa tienen las características establecidas.

H-P-25-CT

**Recomendación** **Código**

Implementar y explicitar los mecanismos de seguimiento a la información producida por los medios de verificación.

R-P-25-CT

**Hallazgo** **Código**

Respuesta cualitativa

H-P-26-CN

**Recomendación** **Código**

Se debe redactar los supuestos con la sintaxis correcta, recordando que estos son riesgos externos al programa y deben ser formulados como situaciones que se necesitan que se sucedan, por ejemplo, en el nivel de propósito no se necesita un “uso bajo o nulo de sistema”, sino la condición contraria.

Se necesita replantear el objetivo de FIN para incluir la reducción de impactos ambientales negativos y las cuestiones de salud pública derivadas de utilizar la bicicleta como un medio de transporte.

La población objetivo del nivel PROPÓSITO debe ir en concordancia con el planteamiento de la población objetivo.

R-P-26-CN

Pregunta 24

Pregunta 25

Pregunta 26



## Apartado VI. Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)

### Descripción de los resultados

	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
Pregunta 27	El programa identifica y cuantifica los gastos en operación y desglosa todos los conceptos establecidos.	H-P-27-CT
	El presupuesto contempla los ciclos Noviembre-Diciembre 2015 y Enero-Diciembre 2017.	
	El presupuesto menciona los conceptos de servicios personales, materiales y suministros, servicios generales y bienes muebles e inmuebles.	
	Los gastos de operación solo contemplan gastos en personal.	
	Debido a las condiciones del programa determinar el gasto unitario no es aplicable.	
	Esta información fue establecida a partir de lo encontrado en la carpeta técnica del programa.	
	<b>Recomendación</b>	<b>Código</b>
	Se debe redactar de forma más descriptiva incorporando el desglose de los conceptos y la inclusión del gasto unitario que resulta de dividir los gastos totales entre la población atendida.	R-P-27-CT
	Que se explique qué tipo de metodología es empleada, las fórmulas de cuantificación.	
	<b>Hallazgo</b>	<b>Código</b>
Pregunta 28	Los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas tienen todas las características establecidas.	H-P-28-CT
	Los documentos normativos no están actualizados y no son públicos, debido a esto no es posible encontrarlos en la página electrónica del programa ni de la dependencia a la que pertenece.	
	Los resultados principales del programa están actualizados, pero no son públicos, tampoco están en la página.	
	El programa no cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información, sin embargo, la administración municipal si lo contempla lo que brinda la posibilidad de solicitar información de este programa.	
	La entidad que opera el programa no tiene mecanismos para propiciar la participación ciudadana.	
	<b>Recomendación</b>	<b>Código</b>



Se deben actualizar los documentos normativos y hacerlos públicos.  
Publicar la información relativa al diseño, funcionamiento, resultados y procedimientos del programa.  
Que la entidad responsable del programa propicie actividades de participación ciudadana referentes al mismo.

R-P-28-CT

Pregunta 29

Los procedimientos de ejecución de las acciones del programa, están estandarizados, sistematizados, pero no son difundidos públicamente. De modo que estos procedimientos están apegados al documento normativo del programa parcialmente.

Los procedimientos de ejecución de acciones vienen en el manual de operaciones. Además existe un sistema informático que sirve para hacer el registro de usuarios.

**Hallazgo**

**Código**

H-P-29-CT

**Recomendación**

**Código**

Al igual que la pregunta anterior los procedimientos de ejecución de acciones deben ser difundidos públicamente y deben apegarse a lo que se establezca en el documento normativo del programa y a su manual de operaciones.

R-P-29-CT

## Apartado VII. Presupuesto y rendición de cuentas

Descripción de los resultados

Pregunta 30

No es complementario a algún programa de orden federal.

No aplica.

**Hallazgo**

**Código**

N/A

**Recomendación**

**Código**

N/A

## Apartado VIII. Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y/o federales

Descripción de los resultados

El programa no es complementario con algún programa de orden federal o estatal.



## Valoración del Diseño del programa

### Hoja de resultados

23/11/2017

HOJA DE RESPUESTAS  
EVALUACIÓN DE DISEÑO



Secretaría de  
Planeación y Evaluación

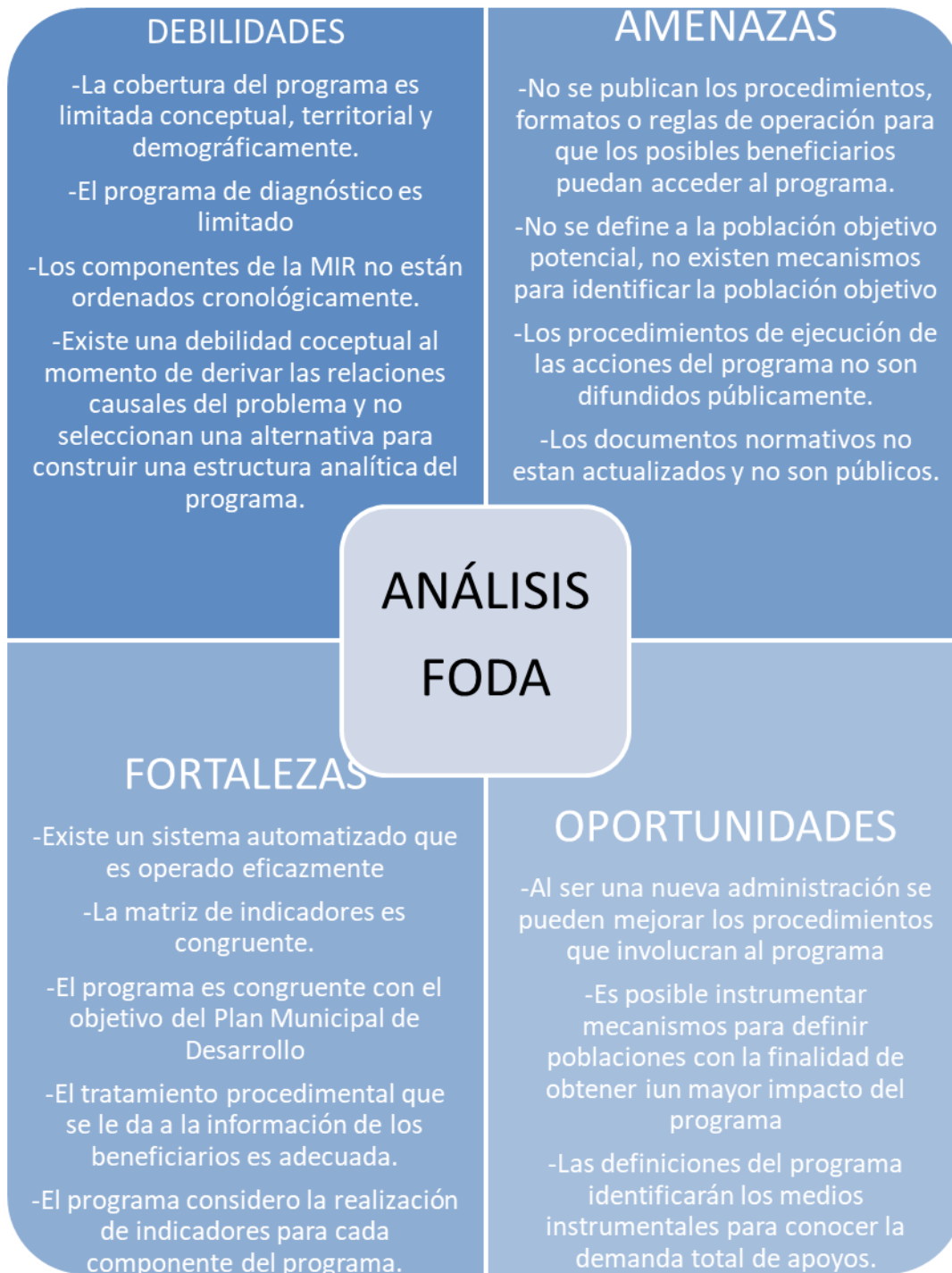
Nombre del proyecto evaluado	Pachuca en Bici
Unidad administrativa	Dirección de Vinculación e Innovación Institucional
Ejercicio fiscal	2017
Nombre del evaluador	Julio Aarón Reséndiz Fernández

NÚMERO DE PREGUNTA	NO	SÍ	NIVEL DE RESPUESTA				VALORACIÓN
			UNO	DOS	TRES	CUATRO	
P1		1		1			0,5
P2		1			1		0,75
P3		1			1		0,75
P4		1			1		0,75
P7		1	1				0,25
P8		1				1	1
P10		1	1				0,25
P11	1						0
P12		1			1		0,75
P13		1			1		0,75
P14		1				1	1
P16		1				1	1
P17		1			1		0,75
P18		1				1	1
P19		1			1		0,75
P20	1						0
P21		1				1	1
P22		1				1	1
P23	1						0
P24		1		1			0,5
P25		1				1	1
P27		1		1			0,5
P28		1	1				0,25
P29		1			1		0,75
<b>ÍNDICE</b>						<b>66,30</b>	

Nota: Las preguntas 5,6,9,15,26 y 30 no se consideran ya que no aplica valoración cuantitativa.



## Análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas







Secretaría de  
Planeación y Evaluación

Anexos



- Anexo 1 “Matriz de Indicadores para Resultados del programa”.

AVUNTAMIENTO DE PACHUCA DE SOTO, HIDALGO.

DATOS DEL PROGRAMA PRESUPUESTAL	
<b>SECRETARÍA A CARGO</b>	Secretaría de Planeación y Evaluación
<b>U. RESPONSABLE DE LA ELABORACIÓN (Dirección)</b>	Dirección de Vinculación e Innovación Institucional
<b>PROYECTO:</b>	Pachuca en Bici
<b>DEFINICIÓN DEL PROYECTO:</b>	<i>Pachuca en Bici es un sistema de transporte público en bicicleta híbrida para la ciudad de Pachuca de Soto que tiene como misión:  Hacer que nuestros usuarios experimenten nuevas emociones y disfruten la ciudad de una manera diferente usando la bicicleta como un medio de transporte eficiente que facilita la movilidad en distancias cortas reduciendo tiempos y costos de traslado.</i>
<b>OBJETIVO ESTRATÉGICO DEL PMD:</b>	Generar una ciudad segura, incluyente y accesible que reduzca los impactos negativos ambientales, costos de traslados y se impulse la productividad de la ciudad.
<b>BENEFICIARIOS DEL PROGRAMA (focalizados):</b>	Personas de entre 13 y 80 años que puedan utilizar la bicicleta de forma segura como medio de transporte alternativo en la zona centro de la ciudad de Pachuca.

MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS						
FIN OBJETIVO ESTRATÉGICO	Objetivos (Resumen Narrativo)	INDICADORES		Fuentes de información	Medios de verificación	Supuestos
		Nombre del Indicador	Tasa de disminución de tiempos y costos de traslado.			
	Disminución en tiempos y gastos de traslado dentro de la zona centro de	Registros administrativos.	Encuestas de satisfacción.	Que se reduzcan los costos del transporte público convencional		



	Pachuca por medio de un sistema de transporte alternativo en bicicleta.				Y que los usuarios utilicen el sistema.
<b>PROPOSITO</b> <b>SITUACIÓN DESEADA</b> <b>(OBJETIVO DEL PROGRAMA)</b>	Los estudiantes y empleado invierten menor tiempo y recursos en sus traslados a sus actividades cotidianas.	Tasa de disminución de tiempos y costos de traslado para estudiantes y empleados.	Registros administrativos.	Encuestas de satisfacción.	Uso bajo o nulo del Sistema. ✓
<b>COMPONENTES</b> <b>PRODUCTOS: BIENES Y / o SERVICIOS QUE RECIBE EL BENEFICIARIO DEL PROGRAMA</b>	C.1. Sistema de transporte público en bicicleta operando.	Porcentaje mensual de la satisfacción de la demanda del servicio. ✓	Registros administrativos.	Base de datos de usuarios del Sistema.	El Sistema no opera por cancelación. ✓
<b>C.1</b>					
<b>ACTIVIDADES</b>	A.1. Obtener información para proponer mejoras al sistema público de movilidad alterna.	Porcentaje de propuestas canalizadas.	Registros administrativos.	Encuestas de origen y destino. Encuestas de uso.	Que los usuarios no están interesado en contestar los cuestionarios o instrumentos de evaluación.
<b>C.2</b>					
<b>ACTIVIDADES</b>	A.2. Aplicar recursos para el mantenimiento de la infraestructura.	Porcentaje de aplicación de recursos destinado para mantenimiento.	Registros administrativos.	Registro administrativo de gastos ejercidos.	Que no haya recursos.
<b>C.3</b>					
<b>ACTIVIDADES</b>	A.3. Ejecutar y poner en marcha a través de la afiliación y prestación del servicio a los usuarios del Sistema.	Porcentaje mensual de la satisfacción de la demanda del servicio.	Registros administrativos.	Base de datos de usuarios.	Que no haya interesados en



22

				Base de datos de viajes realizados.	afiliarse para usar el servicio.
<b>C.4.</b>					
<b>ACTIVIDADES</b>	A.4. Realizar actividades para la promoción, uso y difusión del Sistema.	Porcentaje de actividades realizadas sobre el calendario.	Registros administrativos.	Planeador trimestral de actividades. Fotografías de actividades. Redes Sociales.	Que las organizaciones no estén interesadas en colaborar con la difusión del Programa. Factores climatológicos.
<b>C.5.</b>					
<b>ACTIVIDADES</b>	A.5. Dar mantenimiento a la infraestructura que compone al Sistema de Bicicletas Públicas	Porcentaje de necesidades de mantenimiento resueltas.	Registros administrativos.	Fotografías de los elementos de la infraestructura. Bitácoras de mantenimiento.	Que se le dé mal uso a la infraestructura del Sistema.
<b>C.6.</b>					
<b>ACTIVIDADES</b>	A.6. Participar en la elaboración del manual del ciclista urbano para la ciudad de Pachuca.	Porcentaje de actividades realizadas sobre el calendario.	Registros administrativos.	Avances del Manual. Minutario de Mesas de Trabajo.	Que el colectivo se retire de la actividad.



22

				Base de datos de viajes realizados.	afiliarse para usar el servicio.
<b>C.4.</b>					
<b>ACTIVIDADES</b>	A.4. Realizar actividades para la promoción, uso y difusión del Sistema.	Porcentaje de actividades realizadas sobre el calendario.	Registros administrativos.	Planeador trimestral de actividades. Fotografías de actividades. Redes Sociales.	Que las organizaciones no estén interesadas en colaborar con la difusión del Programa. Factores climatológicos.
<b>C.5.</b>					
<b>ACTIVIDADES</b>	A.5. Dar mantenimiento a la infraestructura que compone al Sistema de Bicicletas Públicas	Porcentaje de necesidades de mantenimiento resueltas.	Registros administrativos.	Fotografías de los elementos de la infraestructura. Bitácoras de mantenimiento.	Que se le dé mal uso a la infraestructura del Sistema.
<b>C.6.</b>					
<b>ACTIVIDADES</b>	A.6. Participar en la elaboración del manual del ciclista urbano para la ciudad de Pachuca.	Porcentaje de actividades realizadas sobre el calendario.	Registros administrativos.	Avances del Manual. Minutario de Mesas de Trabajo.	Que el colectivo se retire de la actividad.



- Anexo 2 “Indicadores”.

AYUNTAMIENTO DE PACHUCA DE SOTO, HIDALGO. FICHA PARA INDICADORES (llenar una por Componente)

DATOS DEL PROGRAMA PRESUPUESTAL			
SECRETARÍA A CARGO	Secretaría de Planeación y Evaluación	U. RESPONSABLE DE LA ELABORACIÓN (Dirección)	Dirección de Vinculación e Innovación Institucional
Titular	Juan Alejandro Enríquez Pérez	ELABORÓ	Itzel Araceli Bautista Gasca
PROYECTO:	Pachuca en Bici	PRESUPUESTO ASIGNADO	\$
DEFINICIÓN DEL PROYECTO:	Pachuca en Bici es un sistema de transporte público en bicicleta híbrida para la ciudad de Pachuca de Soto que tiene como misión: <i>Hacer que nuestros usuarios experimenten nuevas emociones y disfruten la ciudad de una manera diferente usando la bicicleta como un medio de transporte eficiente que facilita la movilidad en distancias cortas reduciendo tiempos y costos de traslado.</i>		
EJE PDM:	IV. Pachuca Ordenada, Metropolitana y de Futuro	SUB-EJE PDM:	4.2. Movilidad Inclusiva
BENEFICIARIOS DEL PROGRAMA (focalizados):	Personas de entre 13 y 80 años que puedan utilizar la bicicleta de forma segura como medio de transporte alternativo en la zona centro de la ciudad de Pachuca.		
<b>Nombre del Indicador</b>			
Porcentaje mensual de la satisfacción de la demanda del servicio.			
<b>Nombre del Componente</b>			
Sistema de transporte público en bicicleta operando.			
<b>Tipo de indicador</b>		<b>Dimensión</b>	
Estratégico / Eficiencia			
<b>Fórmula</b>		<b>Descripción</b>	



**FORMATO DE CALENDARIZACIÓN DE COMPONENTES**

SECRETARÍA A CARGO		DATOS DEL PROGRAMA PRESUPUESTAL	
SECRETARÍA A CARGO	Secretaría de Planeación y Evaluación	UNIDAD RESPONSABLE DE LA EJECUCIÓN (Dirección)	Dirección de Vinculación e Innovación Institucional
PROYECTO		PRESUPUESTO ASIGNADO	
PROYECTO	Pachuca en Bici		
DEFINICIÓN DEL PROYECTO			
Pachuca en Bici es un sistema de transporte público en bicicleta híbrida para la ciudad de Pachuca de Soto que tiene como misión: <i>Hacer que nuestros usuarios experimenten nuevas emociones y disfruten la ciudad de una manera diferente usando la bicicleta como un medio de transporte e/ distancias cortas reduciendo tiempos y costos de traslado.</i>			
BENEFICIARIOS DEL PROGRAMA (Localidad)			
Personas de entre 13 y 80 años que puedan utilizar la bicicleta de forma segura como medio de transporte alternativo en la zona centro de la ciudad de			
FECHA INICIO DE REPORTE		FECHA DE TÉRMINO DE REPORTE	
Enero 2017			

Componentes (Bienes/Servicios)	Nombre del Indicador	Unidad de Medida	CALENDARIZACIÓN DE LAS METAS ANUALES														
			ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	AGOSTO			
Sistema de transporte público en bicicleta operando.	Porcentaje mensual de la satisfacción de la demanda del servicio.	Bicicletas	44	57	35	32	36	40	42								
Componentes (Bienes/Servicios)	Nombre del Indicador	Unidad de Medida	CALENDARIZACIÓN DE LAS METAS ANUALES AV														
			ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	AGOSTO			
			CBD	CBD	CBD	CBD	CBD	CBD	CBD	CBD	CBD	CBD	CBD	CBD	CBD	CBD	CBD

FIRMA, NOMBRE Y CARGO DEL  
ENLACE

FIRMA, NOMBRE Y CARGO DEL  
ENCARGADO DEL PROYECTO

FIRMA, NOMBRE Y CARGO DE  
SECRETARIO



Anexo 3 “Metas del programa”.

(CBD / CBS) x 100		Cantidad de bicicletas demandadas / Cantidad de bicicletas suministradas x 100	
<b>AVANCE DEL INDICADOR</b>			
Línea Base		Meta Anual	
Línea Base	65%	Meta Anual Programada	100%
		Avance Real	
<b>Unidad de Medida</b>	<b>Frecuencia de Medición</b>	<b>Semaforización</b>	
Bicicletas	Trimestral	VERDE	
<b>Fecha de Inicio</b>	<b>Fecha de Avance</b>	AMARILLO	
Enero 2017		ROJO	
<b>Justificación por variación en el alcance de Metas</b>			

FIRMA, NOMBRE Y CARGO DEL  
ENLACE

FIRMA, NOMBRE Y CARGO DEL  
ENCARGADO DEL PROYECTO

FIRMA, NOMBRE Y CARGO DEL  
SECRETARIO





- Anexo 4 “Gastos desglosados del programa y criterios de clasificación”.

**PRESUPUESTO TOTAL**

CONCEPTO	COSTO INICIAL	PRESUPUESTO NOV-DIC 2015	PRESUPUESTO ENE-DIC 2016
SERVICIOS PERSONALES		480,000.00	2,882,752.00
MATERIALES Y SUMINISTROS	60,000.00	50,000.00	326,000.00
SERVICIOS GENERALES	60,000.00	100,000.00	417,600.00
BIENES MUEBLES E INMUEBLES	1,141,130.00		
<b>TOTAL</b>	<b>1,261,130.00</b>	<b>630,000.00</b>	<b>3,626,352.00</b>





## Equipo evaluador

La Presente evaluación se llevó a cabo en colaboración con alumnos de la maestría en Gobierno y Gestión Local del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. Dicho equipo estuvo conformado por:

- Arely Rubí Miranda Ayala
- Francisco Javier Cervantes Benítez
- Julio Aarón Reséndiz Fernández
- Mariana González Morales
- Meylán Espejel Moreno
- Ximena Oviedo Correa

## PROGRAMA DE ACCIÓN DE ASPECTOS SUSCEPTIBLES DE MEJORA DE LA EVALUACIÓN DE DISEÑO AL PROGRAMA PACHUCA EN BICI

Siendo las 10:30 horas del día 07 de febrero del año 2018, en la Ciudad de Pachuca, se reúnen en las oficinas que ocupa la Secretaría de Planeación y Evaluación ubicadas en Plaza General Pedro Ma. Anaya S/N Col Centro Pachuca de Soto, Hidalgo; la Secretaria de Planeación y Evaluación L.E. Nadia Flores Meléndez, el Director de Vinculación e Innovación Institucional Lic. Juan Alejandro Enríquez Pérez, el Coordinador de Pachuca en Bici C. Héctor Adrián Guzmán Olguín y el Jefe de Planeación de la Secretaría de Planeación y Evaluación Lic. Julio Aarón Reséndiz Fernández, proceden a la lectura y firma del presente acuerdo en los siguientes términos:

En el presente instrumento se especifican los compromisos de mejora derivados de la evaluación interna de diseño aplicada al programa Pachuca en Bici que implementa la Director de Vinculación e Innovación Institucional, estos compromisos se implementarán en los momentos y circunstancias que el mismo detalla y tienen como objetivo principal operacionalizar y utilizar realmente la información resultante de las evaluaciones en un ambiente participativo. Del mismo modo, reflejan el carácter político de la evaluación, al haber sido acordados entre las entidades evaluadoras y las evaluadas.

De izquierda a derecha; la primer columna relaciona, mediante un código, el hallazgo o recomendación del informe de evaluación al que se está haciendo referencia; después se establece un criterio de viabilidad que la entidad evaluada determina con base en su conocimiento del programa; los comentarios tienen la función de incrementar o definir las recomendaciones hechas por el evaluador; el implementador es el funcionario de la unidad evaluada que se encargará de la implementación de la mejora tratada; la fecha término especifica el momento límite para la implementación de la mejora; la columna siguiente impulsa la generación de evidencia documental que avale la implementación de la mejora; el verificador se refiere al funcionario de la entidad evaluadora que dará seguimiento a las implementaciones de mejora; la fecha termino se refiere al momento posterior a la implementación en que verificará su concreción; la evidencia de verificación supone la creación y utilización de instrumentos homogéneos u sistematizados para verificar la implementación de las mejoras; finalmente, el hito de inclusión de refiere al momento específico del proceso presupuestario en que la mejora se implementará.

*Cuadro 1 Compromisos de mejora al programa Pachuca en Bici*

Código	Criterio	Comentarios	Implementador	Fecha término	Evidencia de implementación	Verificador	Fecha término	Evidencia de verificación	Hito de inclusión
H-P-7-CN	Viable	Sin comentarios.	LIC. JUAN ALEJANDRO ENRÍQUEZ PÉREZ DIRECTOR DE VINCULACIÓN E INNOVACIÓN INSTITUCIONAL	9/02/2018	Reporte de resultados	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	12/02/2018	Cédula de verificación	Ejecución

H-P-9-CN	Viable	Sin comentarios.	LIC. JUAN ALEJANDRO ENRÍQUEZ PÉREZ DIRECTOR DE VINCULACIÓN E INNOVACIÓN INSTITUCIONAL	9/02/2018	Cuestionarios y base de datos con mapa de beneficiarios	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	12/02/2018	Cédula de verificación	Ejecución
H-P-10-CT	Viable	Generar una estrategia con la nueva cobertura y realizar evaluaciones del crecimiento del programa para la valoración de nuevos proyectos.	LIC. JUAN ALEJANDRO ENRÍQUEZ PÉREZ DIRECTOR DE VINCULACIÓN E INNOVACIÓN INSTITUCIONAL	9/02/2018	Cuestionarios y base de datos con mapa de beneficiarios	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	12/02/2018	Cédula de verificación	Ejecución
H-P-11-CT	Viable	Sin comentarios.	LIC. JUAN ALEJANDRO ENRÍQUEZ PÉREZ DIRECTOR DE VINCULACIÓN E INNOVACIÓN INSTITUCIONAL	9/02/2018	Cuestionarios y base de datos con mapa de beneficiarios	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	12/02/2018	Cédula de verificación	Ejecución
H-P-31-CT	Viable	La nueva modalidad de membresías por un mes requiere que la modificación en el sistema para que este indique los usuarios activos e inactivos	LIC. JUAN ALEJANDRO ENRÍQUEZ PÉREZ DIRECTOR DE VINCULACIÓN E INNOVACIÓN INSTITUCIONAL	9/02/2018	Sistema de renovación y vigencia	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	12/02/2018	Cédula de verificación	Ejecución
H-P-1-CT	Viable	Aunado a la revisión y actualización del problema se sugiere una valoración semestral que permita re direccionar las líneas de acción.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	28/02/2018	Reporte de resultados	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	2/03/2018	Cédula de verificación	Ejecución
H-P-2-CT	Viable	Las recientes modificaciones a los costos adaptan la oferta de servicio y general nuevas necesidades es por ello a la recomendación sumaria una valoración semestral que permita llevar el pulso de las nuevas problemáticas.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	28/02/2018	Reporte de resultados	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	2/03/2018	Cédula de verificación	Ejecución
H-P-3-CT		Es importante la valoración de los casos de éxito pero a la fecha Pachuca en Bici tiene	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	28/02/2018	Reporte de resultados	Director/Coordinador de Evaluación de la	2/03/2018	Cédula de verificación	Ejecución



PRESIDENCIA MUNICIPAL  
2016-2020



Secretaría de  
Planeación y Evaluación

		características muy diferentes a los demás sistemas de bicicletas públicas, se sugiere ejemplificar las problemáticas de los sistemas vecinos aplicando un enfoque local y generando soluciones con visión de futuro.				SPyE			
H-P-4-CT	Viable	Sin comentarios.	LIC. JUAN ALEJANDRO ENRÍQUEZ PÉREZ DIRECTOR DE VINCULACIÓN E INNOVACIÓN INSTITUCIONAL	28/02/2018	Reporte de resultados	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	2/03/2018	Cédula de verificación	Ejecución
H-P-5-CN	Viable	Sin comentarios.	LIC. JUAN ALEJANDRO ENRÍQUEZ PÉREZ DIRECTOR DE VINCULACIÓN E INNOVACIÓN INSTITUCIONAL	28/02/2018	Reporte de resultados	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	2/03/2018	Cédula de verificación	Ejecución
H-P-12-CT	Viable	Los recientes cambios dan paso a la actualización de los documentos normativos teniendo como principal objetivo la descripción clara del proceso de principio a fin dando seguimiento y valoración de la información para su posterior análisis.	LIC. JUAN ALEJANDRO ENRÍQUEZ PÉREZ DIRECTOR DE VINCULACIÓN E INNOVACIÓN INSTITUCIONAL	7/03/2018	Documentos normativos modificados	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	12/03/2018	Cédula de verificación	Ejecución
H-P-8-CT		Los usuarios que actualmente están registrados en la base de datos viven en la periferia a las estaciones, lo que generaría rutas usuales o cercanas a las ya existentes, lo que se podría generar para fines de expansión sería un registro para los prospectos a usuarios que declinan por no tener opciones de trayecto completo ( casa – trabajo, casa – escuela)	LIC. JUAN ALEJANDRO ENRÍQUEZ PÉREZ DIRECTOR DE VINCULACIÓN E INNOVACIÓN INSTITUCIONAL	28/03/2018	Cuestionarios y base de datos con mapa de beneficiarios	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	2/03/2018	Cédula de verificación	Ejecución

<i>H-P-17-CT</i>	Viable	Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-18-CT</i>	Viable	Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-19-CT</i>	Viable	Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-20-CT</i>	Viable	Las cualidades del programa permiten participar en las líneas de acción de diferentes ejes.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-21-CT</i>	Viable	Diseñar los documentos normativos que permitan a administraciones futuras dar seguimiento a los avances logrados, es por ello indispensable la visión de futuro.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-22-CT</i>	Viable	Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-23-CT</i>	Viable	Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-24-CT</i>	Viable	Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-25-CT</i>	Viable	Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución

						SPyE			
<i>H-P-26-CN</i>	Viable	Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-27-CT</i>	Viable	Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-28-CT</i>		Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-29-CT</i>	Viable	Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	27/04/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	30/04/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-14-CT</i>		La validación y cotejo de los datos es un punto primordial de la seguridad del programa es por ello que se plantea no una inscripción pero si un pre registro que permita un trámite más amigable sin hacer a un lado la validación de datos.	Luis Gay Coordinador Tecnologías de la Información	1/07/2018	Presentación de formato de pre registro en portal web.	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	1/07/2018	Cédula de verificación	Ejecución
<i>H-P-16-CT</i>		Sin comentarios.	HECTOR GUZMAN OLGUIN COORDINADOR DE OPERACIONES	1/07/2018	Modificación de documentos	Director/Coordinador de Evaluación de la SPyE	3/07/2018	Cédula de verificación	Ejecución



Secretaría de  
Planeación y Evaluación

Lic. Nadia Flores Meléndez

Lic. Juan Alejandro Enríquez Pérez

Lic. Julio Aarón Reséndiz Fernández

Lic. Héctor Adrián Guzmán Olguín