GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO

OTV OPERADORA DE TRANSPORTE

ONG CONTRALORÍA CIUDADANA

INFORME FINAL

EVALUACIÓN DE DISEÑO EN TIEMPO REAL

Programa presupuestario 2E100C1

"Servicio de Transporte Público"

Ejercicio fiscal 2026

13/10/2026



Evaluación de Diseño en Tiempo Real del Programa presupuestario 2E100C1 "Servicio de Transporte Público", elaborada por ONG Contraloría Ciudadana para la Rendición de Cuentas, A.C. para la Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., con base en los Términos de Referencia para la Evaluación de Diseño en Tiempo Real 2026 emitidos por la Coordinación de Presupuesto Basado en Resultados y Sistema de Evaluación del Desempeño de la Secretaría de Hacienda del estado de Chihuahua.

Coordinadora de la Evaluación: Ambar Varela Mattute
Equipo Evaluador: Ernesto Gómez Magaña, Antonio Villalpando Acuña, Sergio Rivera Sánchez, Luis Enrique Pérez Sosa
Octubre de 2026

ABREVIATURAS, SIGLAS Y TÉRMINOS

Agenda 2030	Agenda para el Desarrollo Sostenible 2030
ASM	Aspectos Susceptibles de Mejora
Diagnóstico	Documento Diagnóstico del Programa presupuestario 2E100C1 “Servicio de Transporte Público”
FODA	Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas
ITE	Instancia Técnica Evaluadora Externa
MIR	Matriz de Indicadores para Resultados
MML	Metodología de Marco Lógico
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OTV	Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.
PAE	Programa Anual de Evaluación 2026 para Fondos y Programas presupuestarios Estatales y de Gasto Federalizado del Gobierno del Estado de Chihuahua
PbR	Presupuesto basado en Resultados
PED	Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022- 2027
PND	Plan Nacional de Desarrollo 2025 - 2030
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
POA	Programa Operativo Anual
POE	Periódico Oficial del Estado de Chihuahua
Pp	Programa presupuestario 2E100C1 “Servicio de Transporte Público”
SED	Sistema de Evaluación del Desempeño
TdR	Términos de Referencia para la Evaluación de Diseño en Tiempo Real elaborados por la Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026
UTE	Unidad Técnica de Evaluación

ÍNDICE
DE CONTENIDO



	Página
Resumen Ejecutivo	7
Objetivos general y específicos de la evaluación	17
Confidencialidad de la información	19
Esquema Metodológico de la Evaluación	21
Tema I. Características del Programa	22
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa	28
Tema III. Contribución del Programa a la planeación estratégica	42
Tema IV. Población potencial y objetivo	47
Tema V. Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados	52
Tema VI. Análisis de los Indicadores	62
• Subtema Claridad	65
• Subtema Relevancia	70
• Subtema Monitoreabilidad	74
• Subtema Adecuación	77
• Subtema Definición de metas	85
Tema VII. Recursos, uso, sostenibilidad y transparencia	95
Tema VIII. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas federales y/o estatales	105
Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de derechos humanos	108
Calidad y suficiencia de la información disponible para la evaluación	111
Hallazgos por tema metodológico	113
Análisis FODA	121
Conclusiones	132
Aspectos Susceptibles de Mejora	138
Bibliografía	144
Anexos	147
Anexo I. Formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones	148
Anexo II. De la lógica horizontal y vertical de la Matriz	164
Anexo III. Características de los Indicadores para Resultados	172

	Página
Anexo IV. Árbol de problemas	185
Anexo V. Árbol de objetivos	187
Anexo VI. Matriz de alternativas	189
Anexo VII. Metas de Indicadores	192
Anexo VIII. Valoración final del diseño del Programa	202
Anexo IX. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas Federales y/o Estatales	208
Anexo X. Aspectos Susceptibles de Mejora	212



RESUMEN
EJECUTIVO



El presente documento describe los resultados de la Evaluación de diseño en tiempo real del Programa presupuestario **2E100C1** "Servicio de Transporte Público". La evaluación formó parte del Programa Anual de Evaluación 2026 para Fondos y Programas presupuestarios Estatales y de Gasto Federalizado del Gobierno del Estado de Chihuahua (PAE 2026), emitido por la Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, y fue realizada conforme a la metodología establecida en los Términos de Referencia para la Evaluación de Diseño en Tiempo Real 2026 elaborados por la Coordinación de Presupuesto Basado en Resultados y Sistema de Evaluación del Desempeño de dicha Secretaría.

El objetivo principal de la evaluación fue "Evaluar el diseño del Programa presupuestario (Pp) en el ejercicio actual, coadyuvando a la identificación oportuna de la lógica de las intervenciones, así como de los instrumentos que emprenden para la atención de un problema público, con el objeto de identificar si contiene los elementos necesarios que permitan prever de manera razonable el logro de sus metas y objetivos, a efecto de instrumentar mejoras y la generación de información que contribuya a si fortalecimiento, consolidación y mejora de su desempeño." Sus objetivos específicos fueron: **1)** Analizar y valorar la justificación de la creación y del diseño del Programa; **2)** Identificar y analizar la alineación y contribución del Programa a la planeación estratégica; **3)** Identificar la población potencial y objetivo; **4)** Analizar y valorar la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR); **5)** Analizar y valorar los Indicadores para Resultados; **6)** Analizar la disponibilidad de recursos humano y materiales para la elaboración, procesamiento y seguimiento de los indicadores de resultados y de servicios, así como la transparencia del Programa; **7)** Identificar posibles complementariedades, coincidencias o duplicidades con otros Programas de la Administración Pública Federal (APF) y/o Estatal; e **8)** Identificar si el Programa en sus acciones considera la perspectiva de género y su atención a algún derecho humano.

Para alcanzar tales objetivos, la evaluación resolvió 44 preguntas cualitativas y cuantitativas, organizadas en 9 temas alineados con los objetivos específicos que estructuran este Informe. La valoración de cada tema se realizó principalmente mediante análisis de gabinete, basado en la recopilación, organización y evaluación de información proveniente de registros administrativos, bases de datos, evaluaciones y documentación pública relacionada con el Programa. Cuando fue necesario, este análisis se complementó con información obtenida en sesiones de trabajo con las áreas responsables. A continuación se presentan los hallazgos obtenidos en cada tema.

Tema I. Características del Programa

- Las características del Pp están documentadas y permiten conocer los principales elementos de su diseño, así como su orientación administrativa. Estas características están descritas en el Diagnóstico, en la MIR y en el conjunto de documentos formalizados que las acompañan. En estos documento es posible identificar, entre otros aspectos; cuál es el problema que atiende; cuál es la población a la que benefician sus acciones; si existe congruencia entre sus Árboles, sus niveles de objetivos y sus indicadores de desempeño; así como cuál es su contribución al logro de metas establecidas en planes estratégicos nacionales e internacionales y si con sus acciones complementa (o no) las que realiza algún otro programa público (federal o estatal) para la atención de un mismo problema complejo. Hace falta, sin embargo, que el Diagnóstico describa cuáles son los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.

Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa

- El Pp cuenta con un Diagnóstico elaborado por la OTV. En este documento se enuncia el problema público que justifica el diseño del Pp, con lo cual se cumple con lo establecido en el numeral 5.1 de las Disposiciones Generales del Proceso de Programación atribuibles a los Lineamientos Generales de la Administración Pública Estatal para Regular los Procesos de Planeación, Programación y Presupuestación para el Ejercicio Fiscal.
- El Diagnóstico explica una perspectiva institucional del problema social al que se dirige el Pp y presenta la justificación de los términos conceptuales, metodológicos y operativos sobre las acciones con los cuales se atenderá.
- El problema al que se dirige el Pp está bien identificado, sin embargo, requiere una definición más precisa para que corresponda plenamente a lo establecido por la MML (principalmente, que se enuncie como un hecho negativo susceptible de ser revertido mediante una intervención pública).
- El Árbol de problemas (también incluido en el Diagnóstico) identifica el problema central al que se dirige, las causas que lo producen de manera directa y los efectos que genera de forma inmediata.
- Las causas y los efectos están identificados en el Árbol de manera clara, acotada y congruente entre sí. Esta herramienta cumple su función estratégica, ya que permite visualizar de forma esquemática cómo las causas producen directamente el problema central y qué efectos inmediatos se derivan de ello. Se identifican, no obstante, dos erratas de captura en el Árbol de objetivos formalizado: el objetivo central conserva el texto del problema central y el fin 1.1 se redacta en infinitivo.
- La relación de causalidad plasmada en el Árbol está explicada en los apartados 2.2 “Estado actual del problema” y 2.3 “Evolución del problema” del Diagnóstico, donde se ofrece evidencia empírica/documental suficiente para sustentarla y validar su lógica.
- El Árbol de objetivos consiste en la redacción positiva de los elementos del Árbol de problemas, conforme a lo establecido en la MML.
- Los fines y medios relacionados con el objetivo central del Pp están identificados de manera clara y acotada en el Árbol de objetivos, al tiempo que mantienen una relación lógica congruente. Esta herramienta cumple con su función estratégica, ya que permite visualizar esquemáticamente cómo los medios logran el objetivo central del Pp y, con ello, alcanzar los fines deseados
- El Pp cuenta con un Árbol de problemas, un Árbol de objetivos y una Matriz de Indicadores para Resultados. Estos tres elementos explicitan la lógica causal que vincula el problema identificado (Árbol de problemas) con la propuesta de intervención (Árbol de objetivos) y con los resultados esperados (MIR).

- La OTV cuenta con un marco normativo suficiente que establece su ámbito de competencia de manera clara y sólida, al tiempo que la dota de las atribuciones y facultades legales necesarias para atender el problema al que se dirige el Pp.
- En la sección 5. “Análisis de Alternativas” del Diagnóstico y en el documento formalizado Matriz de Alternativas se presenta una alternativa de solución los medios enunciados en el Árbol de Objetivos. Sin embargo, dicha tabla no incluye un análisis basado en criterios cualitativos y cuantitativos que permita determinar cuál de las diferentes opciones disponibles para lograr los medios es la más idónea. Tampoco se identificó que un análisis de alternativas de este tipo se hubiera realizado en algún otro documento del Pp.
- Además, el apartado mencionado no presenta una definición y una justificación de los criterios de valoración seleccionados, ni tampoco la metodología empleada para seleccionar las alternativas y las fuentes de información utilizadas.
- El Diagnóstico tampoco desarrolla un argumento que justifique y sustente el tipo de intervención del Pp, es decir, que explique por qué se considera que las alternativas seleccionadas son las más apropiadas para atender la problemática identificada, dado el contexto institucional y social de Chihuahua.

Tema III. Contribución del Programa a la planeación estratégica

- La misión y la visión institucionales de la OTV son congruentes con las acciones que realiza el Pp para atender el problema identificado; la articulación entre estos elementos es lógica y fortalece el diseño del Pp. De manera recíproca, la ejecución del Pp contribuye de manera efectiva a la realización de la misión y al logro de la visión de la Operadora. Por su parte, el marco normativo que sustenta y dota de competencia a la OTV justifica la intervención pública que realiza mediante el Pp; además, la coloca como parte de la política pública estatal en materia de movilidad.
- El Pp está vinculado a instrumentos de planeación estratégica en los ámbitos estatal, nacional e internacional. Esta vinculación se establece principalmente en el documento formalizado Alineación de Programas presupuestarios vigentes 2026. Ahí se presentan, en primer lugar, los objetivos, estrategias y líneas de acción de mediano y largo plazo de dichos instrumentos de planeación a los cuales contribuirá el Pp mediante el logro de las metas establecidas para cada uno de los niveles de objetivos de su MIR.

Tema IV. Población potencial y objetivo

- Las poblaciones del Pp están definidas y cuantificadas en el documento formalizado Focalización de la población objetivo 2026 y en el Diagnóstico.
- El Ente Público no determinó de manera clara, a través de una metodología, la definición y cuantificación de las poblaciones de referencia, potencial, no afectada, postergada y objetivo, ya que en ningún documento se especifica el método de cálculo.
- Las definiciones de las poblaciones son pertinentes conforme al diseño del Pp, sin embargo, presentan áreas de mejora en su definición, según la MML.
- El Pp no cuenta con un documento que describa una estrategia, instrumento o mecanismo de cobertura que permita visualizar cómo se propone que las acciones que realiza el Pp lleguen de manera eficiente y equitativa a cada vez más integrantes de su población objetivo (es decir, se aproxima a cerrar la brecha entre la población atendida y la población objetivo), optimizando el uso de los recursos disponibles y de manera sostenible en el tiempo.

Tema V. Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados

- La MIR se integra por 13 Actividades: dos para cada uno de los Componentes C01 y C05, y tres para cada uno de los Componentes C02, C03 y C04. Todas las Actividades están claramente especificadas y redactadas conforme a la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico, se encuentran ordenadas cronológicamente y de forma ascendente, son suficientes y necesarias para producir sus Componentes y, junto con los supuestos correspondientes, permiten generarlos.
- Todos los Componentes de la MIR corresponden a bienes o servicios que entrega el Pp, se vinculan con líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 y con la normatividad de la OTV, están redactados como resultados logrados y, en conjunto, son necesarios y suficientes para alcanzar el Propósito.
- El Propósito cumple con las cuatro características evaluadas: es único; está redactado como una situación alcanzada e identifica a la población objetivo; su logro no se encuentra completamente bajo el control de las personas responsables del Pp y representa una contribución significativa al Fin; y es consecuencia directa de los Componentes y de los supuestos establecidos en ese nivel de objetivos.
- El Fin cumple con las cuatro características evaluadas: está claramente especificado y redactado conforme a la sintaxis de la MML; contribuye al objetivo del Plan Estatal de Desarrollo orientado a implementar un modelo integral de movilidad urbana; su logro depende de factores externos al Programa; y plantea un solo objetivo superior.
- En conjunto, la MIR refleja de manera integral la lógica de intervención del Pp. Existe una relación causal consistente entre el problema público, el Propósito, los cinco Componentes y el Fin: la mejora de las unidades, las terminales y estaciones, la profesionalización del personal, la eficiencia de los traslados y el sistema electrónico de recaudo permite explicar cómo el Programa busca elevar la satisfacción de las personas usuarias y contribuir a un modelo integral de movilidad urbana.

Tema VI. Análisis de los Indicadores

- Las Fichas Técnicas de los indicadores de la MIR contienen la totalidad de los elementos requeridos para su seguimiento: nombre, descripción, tipo y dimensión, método de cálculo, unidad de medida, frecuencia, línea base, metas, trayectoria, sentido y datos de las variables.
- La mayoría de los indicadores de la MIR cumplen simultáneamente con las cinco características de claridad analizadas.
- Existe congruencia entre el nombre y el método de cálculo, así como entre la descripción, el nombre y el método de cálculo, en la gran mayoría de los indicadores.
- La gran mayoría de los indicadores de la MIR contribuyen a verificar el logro del objetivo al que están asociados, es decir, resultan relevantes.
- Todos los indicadores cuentan con medios de verificación que identifican el documento fuente y el área responsable de generar la información; en los casos en que se utilizan fuentes electrónicas públicas, también se incorpora la liga correspondiente. La mayoría de los indicadores presenta, además, una periodicidad congruente con su frecuencia de medición.
- La mayoría de los indicadores proporcionan información adecuada para valorar el desempeño del Pp en el nivel de objetivos al que están asociados y están correctamente clasificados como estratégicos o de gestión, la mayoría presentan una dimensión acorde al nivel de objetivos. En su gran mayoría, los indicadores de la MIR resultan, por tanto, adecuados.
- En la gran mayoría de los objetivos de la MIR, los supuestos se encuentran fuera del ámbito de control del Programa; sin embargo, sólo algunos objetivos cuentan con supuestos que,

además de ser externos, representan riesgos críticos para su cumplimiento. Es necesario depurar los supuestos vinculados con responsabilidades internas de capacitación y aquellos que no condicionan de manera directa el logro de los objetivos.

- La mayoría de las metas de los indicadores cumplen simultáneamente con las tres características evaluadas: cuentan con unidad de medida congruente con el sentido del indicador, están orientadas a impulsar el desempeño y son factibles de alcanzar. Todas las metas son factibles y cuentan con unidad de medida. Sin embargo, existen algunas entre valores, sentido y trayectoria en algunos casos, así como existen metas que requieren una justificación más clara de la lógica de desempeño que pretenden impulsar.
- Todos los indicadores cuentan con línea base sustentada en series de información y registros de los departamentos operativos de la OTV. La definición de las metas incorpora la participación de las áreas relacionadas con la gestión y operación del Pp, cuyos análisis y decisiones se encuentran documentados en bitácoras y registros institucionales.

Tema VII. Recursos, uso, sostenibilidad y transparencia

- El Programa presupuestario cuenta con los recursos humanos y materiales necesarios para la recolección, procesamiento, estimación y seguimiento de los datos. Esta gestión está debidamente institucionalizada y normada en el Manual de Organización, recayendo principalmente en el Departamento de Recursos Financieros y Contabilidad, en estrecha coordinación con las áreas de Sistemas, Recaudo y Operaciones.
- La información del indicador de Propósito es necesaria para la toma de decisiones directivas y puede orientar la operación, la planeación de metas y la priorización de acciones. No obstante, dado que el indicador vigente mide principalmente cobertura, su utilidad sería mayor si se complementara con mediciones directas de satisfacción, percepción de calidad, puntualidad, accesibilidad y condiciones efectivas del servicio.
- No existe un mecanismo formal para identificar y actualizar las necesidades de información de los usuarios internos y externos de la MIR. El seguimiento específico de dichas necesidades se realiza con poca frecuencia, aun cuando la información de los indicadores sí se utiliza en decisiones presupuestarias vinculadas con la operación del servicio, particularmente en el seguimiento del consumo de diésel y otros gastos relacionados.
- Existe evidencia sólida de que la información generada por la MIR (específicamente a nivel de Actividades) sí se utiliza para respaldar los procesos de toma de decisiones presupuestarias. Variables operativas como el consumo de diésel, los kilómetros recorridos y la disponibilidad de la flotilla son insumos directos para estimar necesidades operativas y justificar el ejercicio del gasto.
- En materia de mecanismos de transparencia, la información operativa difundida mediante redes sociales se presenta en un lenguaje sencillo y existen medios de contacto para orientar a la ciudadanía; sin embargo, el portal institucional consignado por la OTV no se encontraba disponible y no fue posible consultar de manera accesible los documentos normativos, la MIR, los avances, los resultados de los indicadores y la información presupuestaria del Programa.

Tema VIII. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas federales y/o estatales

- El Programa presupuestario **2E100C1** "Servicio de Transporte Público" presenta relaciones de complementariedad funcional y de inversión con otros programas de los órdenes estatal y federal.
- A nivel estatal, su operación en las rutas troncales se complementa normativamente con el Programa **2E041C1** de la Secretaría General de Gobierno (enfocado en la regulación del

transporte concesionado) y con el Programa **2K060D1** de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (enfocado en el apoyo a la infraestructura de movilidad municipal).

- En el ámbito federal, las actividades operativas cotidianas del Programa encuentran una complementariedad financiera directa en el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin), el cual representa una fuente potencial para apalancar proyectos de inversión en modernización, infraestructura y renovación de la flota.
- No obstante, se requiere que el documento Diagnóstico formalice y documente estas vinculaciones para fortalecer la planeación integral de la política de movilidad.

Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de derechos humanos

- El Pp incorpora acciones explícitas de promoción de la igualdad de género. La MIR incluye la Actividad C0302, en materia de capacitación para la sensibilización en equidad de género; la población está desagregada por sexo y la OTV ha impulsado, en coordinación con áreas de seguridad pública, capacitación, materiales informativos y protocolos de actuación ante situaciones de riesgo o violencia.
- Estas acciones constituyen elementos iniciales de transversalización de la perspectiva de género y no discriminación; sin embargo, no se acompañan de elementos específicos en el documento Diagnóstico que expongan las brechas en acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera o experiencias de discriminación de las mujeres usuarias. Tampoco se identificaron indicadores o metas diferenciadas que permitan medir la reducción de dichas brechas, por lo que la contribución del Pp en esta materia aún es indirecta.
- El Programa propicia la realización del derecho humano a la movilidad al mejorar las unidades, terminales, estaciones, sistemas de recaudo, capacitación del personal y eficiencia de los traslados. Estas acciones favorecen condiciones de seguridad, disponibilidad y accesibilidad y, de manera indirecta, facilitan el acceso a otros derechos, como el trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social. Asimismo, la OTV reconoce la necesidad de integrar a las personas con discapacidad y de reducir las barreras que enfrentan para desplazarse en el espacio urbano.

La valoración del Programa en cuanto al análisis de su diseño y lógica interna permite concluir lo siguiente:

> “El Programa presupuestario **2E100C1**, ‘Servicio de Transporte Público’, tiene una relevancia estratégica y genera un alto valor social para el Estado de Chihuahua. Mediante su ejecución, la Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V. cuenta con la arquitectura institucional necesaria para contribuir a la realización del derecho humano a la movilidad, al prestar directamente el servicio de transporte público en las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez y procurar que éste se brinde en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, funcionalidad e inclusión. Asimismo, al reducir las barreras materiales que enfrenta la población para desplazarse cotidianamente, el Programa facilita de manera indirecta el ejercicio de otros derechos, como el acceso al trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social.
>
> Para lograr tal fin, el Programa implementa una estrategia de intervención de carácter eminentemente operativo, orientada a mejorar de forma simultánea las principales dimensiones que determinan la calidad del servicio. A través del mantenimiento y mejoramiento de las unidades de transporte, terminales y estaciones; la profesionalización del personal; la programación, supervisión y eficientización de los traslados; y la modernización del sistema electrónico de recaudo, el Programa busca que las personas usuarias se encuentren satisfechas con el servicio recibido y contribuir, con

ello, a la consolidación de un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible.

Al evaluar su diseño en el ejercicio actual, se identificó una estructura lógico-causal considerablemente sólida. El Diagnóstico, los Árboles de problemas y objetivos y la Matriz de Indicadores para Resultados mantienen, en términos generales, una articulación congruente entre el problema público, la intervención propuesta y los resultados esperados. Las trece Actividades de la MIR resultan necesarias y suficientes para producir sus cinco Componentes y éstos, a su vez, atienden las dimensiones sustantivas de la calidad del servicio y permiten alcanzar el Propósito del Programa. También se documentó una base operativa favorable para el seguimiento del desempeño: las veinte fichas técnicas contienen la totalidad de los elementos requeridos, la mayoría de los indicadores presentan características adecuadas de claridad, relevancia, monitoreabilidad y adecuación, y la definición de las metas se sustenta en registros, series de información y conocimiento especializado de las áreas responsables. Asimismo, la OTV dispone de recursos humanos y materiales para gestionar los indicadores y utiliza la información producida por la MIR para orientar decisiones operativas y presupuestarias.

En respuesta directa al objetivo de esta evaluación, se determina que el diseño del Programa sí contiene, en términos generales, los elementos lógico-causales necesarios para prever razonablemente el logro de sus metas y objetivos. Sin embargo, persisten áreas de oportunidad que deben atenderse para consolidar su arquitectura. Entre las más relevantes se encuentran la formulación del problema como un hecho negativo verificable; la elaboración de un análisis de alternativas que justifique técnicamente el mecanismo de intervención seleccionado; la homologación y trazabilidad de las definiciones y cuantificaciones de las poblaciones; y la construcción de una estrategia explícita de cobertura. En la lógica horizontal de la MIR, es necesario alinear el indicador de Propósito con la satisfacción y calidad del servicio pues actualmente mide principalmente cobertura—, precisar la medición del consumo de diésel, corregir inconsistencias entre frecuencias, trayectorias y metas, y depurar los supuestos para conservar únicamente aquellos que sean simultáneamente externos y críticos para el logro de los objetivos.

En conclusión, el Programa no requiere una reconstrucción integral de su diseño, sino un proceso de afinación técnica que permita convertir su sólida base normativa, operativa y causal en un sistema plenamente trazable, medible y transparente. Se considera que, al atender prioritariamente las recomendaciones emitidas para fortalecer la medición directa de la calidad y satisfacción de las personas usuarias, formalizar la gestión y el uso de la información, restablecer un portal institucional accesible, establecer mecanismos de coordinación con los demás programas de movilidad y profundizar la incorporación de la perspectiva de género mediante diagnósticos, indicadores y metas específicas, la OTV podrá consolidar plenamente el Programa y potenciar su contribución al bienestar y al ejercicio efectivo del derecho a la movilidad de la población chihuahuense.”

OBJETIVOS

GENERAL Y ESPECÍFICOS DE LA EVALUACIÓN



Objetivo **general**

Evaluar el diseño del Programa presupuestario (Pp) en el ejercicio actual, coadyuvando a la identificación oportuna de la lógica de las intervenciones, así como de los instrumentos que emprenden para la atención de un problema público, con el objeto de identificar si contiene los elementos necesarios que permitan prever de manera razonable el logro de sus metas y objetivos, a efecto de instrumentar mejoras y la generación de información que contribuya a si fortalecimiento, consolidación y mejora de su desempeño (TdR, 2026).

Objetivos **específicos**

1. Analizar y valorar la justificación de la creación y del diseño del Programa;
2. Identificar y analizar la alineación y contribución del Programa con la planeación estratégica;
3. Identificar la población potencial y objetivo;
4. Analizar y valorar la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR);
5. Analizar y valorar los indicadores para resultados;
6. Analizar la disponibilidad de recursos humano y materiales para la elaboración, procesamiento y seguimiento de los indicadores de resultados y de servicios, así como la transparencia del Programa;
7. Identificar posibles complementariedades, coincidencias o duplicidades con otros Programas de la Administración Pública Federal (APF) y/o Estatal; e
8. Identificar si el Programa en sus acciones considera la perspectiva de género y su atención a algún derecho humano (TdR, 2026).

CONFIDENCIALIDAD
DE LA INFORMACIÓN



La **Instancia Técnica Evaluadora** (ONG Contraloría Ciudadana para la Rendición de Cuentas, A.C.) reconoce que la información y documentación que proporcionó la **OTV** como entidad contratante, así como los datos y resultados obtenidos de la prestación de los servicios de consultoría son propiedad de la Dependencia o Entidad contratante, con el carácter confidencial y/o reservado en términos de la normatividad aplicable y las disposiciones del contrato/convenio. El monto que la Dependencia o Entidad pague a la Instancia Técnica Evaluadora en los términos del contrato de prestación de servicios que suscriban, incluye a titularidad de los derechos patrimoniales a favor del Ente Público contratante, referente a los entregables y demás que resulten derivados de los servicios en materia de la contratación, por lo que la Instancia Técnica Evaluadora no tendrá derecho a cobrar cantidad adicional por este concepto. En el entendido de que la metodología, herramientas y demás conocimientos que el propio consultor utilice para la prestación de los servicios, seguirán siendo propiedad de este último. Ambas partes acuerdan que la transmisión de los derechos patrimoniales referida en el párrafo anterior será limitada en cuanto a su temporalidad en atención a la inversión requerida para la presente contratación.

ESQUEMA
METODOLÓGICO DE LA EVALUACIÓN



TEMA I.
CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA



1. Antecedentes

De acuerdo con el documento **Diagnóstico** del Programa presupuestario, el 20 de agosto de 2014 se publicó en el Periódico Oficial del Estado el Decreto número 516/2014 IV P.E., mediante el cual el Congreso del Estado aprobó la creación de la empresa propiedad del Estado denominada "Operadora de Transporte Vivebús Chihuahua", con el objeto de administrar y operar el servicio público de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Chihuahua.

La prestación del servicio de transporte público corresponde originalmente al Poder Ejecutivo del Estado, quien lo podrá prestar de manera directa o indirecta por medio de personas físicas o morales. En el ejercicio de dicha facultad se encuentra la actividad de la referida empresa propiedad del Estado.

En consecuencia, la Operadora de Transporte, como prestadora de un servicio público preponderantemente económico y como entidad paraestatal, tiene la obligación de contribuir y formar parte de la correcta prestación del servicio de transporte público en la entidad, en las rutas que se le asignen dentro del territorio del Estado de Chihuahua, prestando un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible a los usuarios regulares del transporte público.

De acuerdo con la información proporcionada por la Secretaría de Hacienda, existen registros formales del Programa presupuestario a partir del ejercicio fiscal 2018, con el antecedente del Pp **2E0018**. Éste se considera el primer registro del Pp evaluado en la estructura programática del Estado de Chihuahua, apareciendo ahora como **2E100C1**, "Servicio de Transporte Público" en el registro oficial.

➡ Recomendación

- Incorporar en el Diagnóstico una descripción sobre los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.

2. Identificación del Programa presupuestario

- **Nombre y clave presupuestaria:** "Servicio de Transporte Público", **2E100C1.**
- **Siglas:** No aplica.
- **Definición del Programa:** Ofrecer un servicio de transporte público eficiente y moderno a los usuarios regulares del transporte público en la Ciudad de Chihuahua y Ciudad Juárez, a través del mantenimiento de unidades, equipos e instalaciones, supervisión y capacitación de personal.
- **Ente público coordinador:** Operadora de Transporte Vivebús Chihuahua S.A. de C.V.
- **Año de inicio de operación:** 2018
- **Fuentes de financiamiento:** Recursos fiscales estatales administrados por el Gobierno del Estado (35.46%) y recursos propios. (64.54%).

3. Problema o necesidad pública que busca atender

De acuerdo con el documento formalizado **Árbol de problemas**, el problema que atiende el Pp es: "Las y los usuarios de las Rutas Troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez se encuentran insatisfechos con la calidad del servicio de transporte".

4. Misión y visión del ente público operador del Programa y su relación con

la problemática a atender

De acuerdo con el documento formalizado **Focalización de la Población Objetivo**, la Misión y la Visión del ente público es:

- Misión: Satisfacer la necesidad de viajes en transporte público de los usuarios de la ciudad de Chihuahua con la prestación de un servicio con altos estándares de calidad, eficiencia y sostenibilidad, mediante la planeación, gestión, operación, administración y control de un sistema de rutas troncales que opere bajo un esquema público, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

- Visión: Ser una empresa pública de régimen paraestatal que administre y opere el sistema de rutas troncales del sistema integral de transporte urbano de la ciudad de Chihuahua, con calidad, eficiencia y sostenibilidad en el servicio público, que contribuya al desarrollo económico y social, constituyéndose en un modelo a seguir a nivel nacional e internacional.

Al analizar estos elementos institucionales en relación con la problemática que atiende el Pp, se advierte que la misión estatal de la OTV es completamente compatible con la atención de la prestación del servicio de transporte público en rutas troncales con calidad (es decir, de manera directa en atención a la situación problemática). Por lo que hace a la visión institucional, ésta es complementaria de la misión, pues especifica los criterios mediante los cuáles prestar un servicio público de calidad como horizontes para la atención de problema público y, en consecuencia, para el diseño de Programa presupuestario.

5. Alineación a los Planes Nacional y Estatal de Desarrollo vigentes

Tabla 1. Alineación del Pp a los Planes Nacional y Estatal de Desarrollo vigentes, 2026.

Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030	**Estrategia.** Garantizar un transporte eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con el objetivo de preservar la integridad y seguridad de los usuarios.
Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027	**Objetivo.** Implementar un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible en los principales centros urbanos del estado. **Estrategia.** Mejorar y modernizar la oferta y calidad del transporte público en los principales centros urbanos del estado.

Fuente: Elaboración propia con base en el **Diagnóstico**, proporcionado por OTV.

6. Bienes y servicios que ofrece, así como sus metas programadas

- Componente C01. Unidades de transporte mejoradas
  - **Nombre del indicador:** Porcentaje de unidades mejoradas
  - **Meta programada (2026):** 103 unidades de transporte mejoradas (100.00%)
- Componente C02. Terminales y estaciones mejoradas
  - **Nombre del indicador:** Porcentaje de estaciones y terminales que se mejoran
  - **Meta programada (2026):** 160 terminales y estaciones mejoradas (100.00%)
- Componente C03. Profesionalización realizada al personal
  - **Nombre del indicador:** Porcentaje de personal profesionalizado
  - **Meta programada (2026):** 308 personas profesionalizadas (100.00%)
- Componente C04. Traslados de ruta eficientados
  - **Nombre del indicador:** Porcentaje de cumplimiento de viajes
  - **Meta programada (2026):** 224,545 viajes realizados (100.00%)
- Componente C05. Equipo de sistema electrónico de recaudo mejorado
  - **Nombre del indicador:** Porcentaje de equipos de sistema electrónico mejorados
  - **Meta programada (2026):** 448 equipos de sistema electrónico mejorados (100.00%)

7. Definición y cuantificación de la población potencial y objetivo, desagregada por sujeto social prioritario, sexo, grupos de edad y municipio (cuando aplique).

Tabla 2. Desagregación de la población potencial y objetivo, 2026.

Tipo	Descripción	Unidad de medida	Total	Mujeres	Hombres
Potencial	Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez con necesidad de uso de transporte público	Habitantes	1,366,190 (100%)	686,014 (50.21%)	680,176 (49.79%)
Objetivo	Las y los usuarios de las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez que el programa está en condiciones de atender	Usuarios	1,366,190 (100%)	686,014 (50.21%)	680,176 (49.79%)

Fuente: Elaboración propia con base en **Seguimiento a la Matriz de Indicadores para Resultados (corte al primer trimestre de 2026)** proporcionada por OTV.

8. Reglas de Operación o normativa que explica el funcionamiento del Programa

El ente evaluado no ha proporcionado un documento que contenga Reglas de Operación del Pp, aunque no se considera necesario en virtud de que se trata de un programa clasificación **E**, “Prestación de Servicios Públicos”. Ahora bien, como marco normativo de la operación de la OTV, se han acercado a la ITE diferentes Manuales Operativos mismos que, se informó, están en proceso de actualización a la fecha de entrega de este Informe de Evaluación.

9. Presupuesto aprobado y modificado para el ciclo fiscal evaluado (2026), haciendo referencia a la fuente de información de donde se recopiló la información, así como el origen y/o fuente de los recursos.

Tabla 3. Recursos del Pp evaluado, 2026.

Fuente de recursos	Aprobado (fuente, % del total)	Modificado (fuente, % del total)
Recursos fiscales (federales y estatales)	$ 215,672,697.98 (Recursos federales: Ingresos Fiscales Federales Administrados por el Gobierno del Estado, 35.46%)	$ 215,672,697.98 (Recursos federales: Ingresos Fiscales Federales Administrados por el Gobierno del Estado, 35.46%)
Subtotal recursos fiscales	$ 215,672,697.98 (35.46%)	$ 215,672,697.98 (35.46%)
Otros recursos	$ 392,586,654.30 (Recursos propios, 64.54%)	$ 392,586,654.30 (Recursos propios, 64.54%)
Subtotal otros recursos	$ 392,586,654.30 (64.54%)	$ 392,586,654.30 (64.54%)
Total	**$ 608,259,352.28**	**$ 608,259,352.28**

Fuente: Elaboración propia con base en el documento **Seguimiento a la Matriz de Indicadores para Resultados**, con corte al segundo trimestre de 2026, proporcionado por OTV.

TEMA II.

JUSTIFICACIÓN DE LA CREACIÓN Y DEL DISEÑO DEL PROGRAMA



1. Con fundamento en el numeral 5.1 de las Disposiciones Generales del Proceso de Programación atribuibles a los Lineamientos Generales de la Administración Pública Estatal para Regular los procesos de Planeación, Programación y Presupuestación para el ejercicio fiscal, todos los Pp nuevos o con cambio sustanciales deben elaborar un diagnóstico. En este sentido, ¿el Programa presupuestario cuenta con un documento diagnóstico que presente el problema o necesidad pública que justifica su diseño?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
El Pp cuenta con un **Diagnóstico** elaborado por la OTV. En este documento se presenta el problema público, lo que justifica el diseño del Pp y cumple con lo establecido en el numeral 5.1 de las **Disposiciones Generales del Proceso de Programación atribuibles a los Lineamientos Generales de la Administración Pública Estatal para Regular los Procesos de Planeación, Programación y Presupuestación para el Ejercicio Fiscal**.

Al revisar el Diagnóstico, se observa que, en su forma, desarrolla la mayoría de los apartados establecidos por las autoridades federales (CONEVAL – SHCP) y estatales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua) en materia de evaluación. Esto se valora como un aspecto positivo, ya que, en general, los elementos del diseño Pp están descritos y documentados. Este hallazgo permite afirmar que el Diagnóstico avanza hacia una perspectiva institucional del problema social al que se dirige el Pp, junto con la justificación de los términos conceptuales, metodológicos y operativos de las acciones con las que lo atenderá. Sin embargo, se observan áreas de mejora tanto en la estructura del Diagnóstico como en el contenido de los apartados que lo integran, por lo que es necesario atenderlas para fortalecerlo. Respecto de las primeras, se propone una recomendación orientada a facilitar la lectura del Diagnóstico por parte de personas externas a la OTV; mientras que, respecto de las segundas, se sugiere ampliar el contenido de los apartados ya descritos, **específicamente** sobre los aspectos que se mencionan las preguntas subsecuentes de este Informe.

Los apartados con los que cuenta el **Diagnóstico** se identifican a continuación.

Tabla 3. Elementos que integran al Diagnóstico del Pp, 2026.

Elementos mínimos por considerar en la elaboración de diagnósticos de programas nuevos o con cambios sustanciales	El **Diagnóstico**, ¿incluye este apartado?	El **Diagnóstico**, ¿desarrolla este apartado a suficiencia? (Es decir, incluye evidencia documental o empírica, cita fuentes de información, elabora justificaciones y argumentos, incorpora todos los criterios establecidos por la MML, etcétera).
1. Antecedentes	Sí	Sí
2. Identificación, definición y descripción del problema o necesidad	Sí	Sí
2.1 Definición del problema	Sí	Sí
2.2 Estado actual del problema	Sí	Sí
2.3 Evolución del problema	Sí	Sí
2.4 Experiencias de atención	Sí	Sí
2.5 Árbol de problemas	Sí	Sí
3. Objetivos	Sí	Sí
3.1 Árbol de objetivos	Sí	Sí
3.2 Determinación de los objetivos del Programa	Sí	Sí
3.3 Aportación del Programa a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, así como al Plan Nacional de Desarrollo y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030)	Sí	No
4. Cobertura	Sí	Sí
4.1 Estrategia de cobertura *	**No**	**No**
4.2 Población potencial (identificación, cuantificación, caracterización)	Sí	Sí
4.3 Población objetivo (identificación, cuantificación, caracterización)	Sí	Sí

Elementos mínimos por considerar en la elaboración de diagnósticos de programas nuevos o con cambios sustanciales	El **Diagnóstico**, ¿incluye este apartado?	El **Diagnóstico**, ¿desarrolla este apartado a suficiencia? (Es decir, incluye evidencia documental o empírica, cita fuentes de información, elabora justificaciones y argumentos, incorpora todos los criterios establecidos por la MML, etcétera).
4.4 Frecuencia de actualización	Sí	Sí
5. Análisis y selección de alternativas	Sí	No
6. Diseño y estructura analítica *	**No**	**No**
6.1 Estructura analítica *	**No**	**No**
6.2 Modalidad del Programa	Sí	Sí
6.3 Diseño del Programa	Sí	Sí
6.3.1 Matriz de Indicadores para Resultados *	**No**	**No**
6.3.2 Unidades responsables y funciones	Sí	Sí
6.3.3 Características de operación	Sí	Sí
7. Similitudes, complementariedades y duplicidad	Sí	No
8. Análisis presupuestal	Sí	Sí
8.1 Impacto presupuestario y fuentes de financiamiento	Sí	Sí

***NOTA:** Durante el desarrollo de la presente evaluación, la Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua emitió una versión actualizada de los Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas Presupuestarios de Nueva Creación o con Cambios Sustanciales (2026), que sustituye a la versión de 2024. El nuevo instrumento reorganiza la estructura del Diagnóstico e incorpora requisitos que no figuraban en la versión anterior: la estrategia de cobertura, la vinculación institucional del programa y la estructura analítica del Pp, entre otros. Por ello, se ha distinguido en la **Tabla** anterior (con **negritas** y un asterisco *) las secciones que incorpora el documento actualizado para la valoración, a la solicitud de la Unidad Técnica de Evaluación. No obstante, el Diagnóstico fue elaborado en 2025 para el Pp vigente en 2026, cuando la norma aplicable era la versión de 2024. Por ello, se destacan las secciones incorporadas en el documento actualizado.

Fuente: Elaboración propia con base en los documentos: **Diagnóstico del Programa presupuestario 2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** elaborado por la OTV, **Elementos mínimos a considerar en la elaboración de diagnósticos de programas nuevos** (CONEVAL, sin fecha) y **Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambio sustanciales** (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026).

El análisis de la Tabla 3 debe leerse a la luz del principio de *validez temporal* del criterio analítico, aplicable de manera general a la evaluación. A la manera en que se realiza en los trabajos de auditoría y fiscalización, este principio exige contrastar la actuación de un ente público con la normativa vigente durante el periodo revisado.

La evaluación de políticas públicas comparte esta lógica: valorar un documento con estándares emitidos después de su elaboración introduce un *sesgo retrospectivo*, es decir, juzga una decisión con base en requisitos que no existían cuando ésta fue tomada. Este principio es congruente con la prohibición, establecida en el artículo 14 constitucional, de dar a la norma efecto retroactivo en perjuicio de una valoración.

Con base en la versión de 2024, el Diagnóstico presenta tres apartados con desarrollo insuficiente: la vinculación con los instrumentos de planeación (3.3), el análisis de alternativas (5) y el análisis de similitudes o complementariedades (7). Al aplicar la versión vigente se identifican elementos adicionales: la estrategia de cobertura (4.1), la estructura analítica del Pp (6.1) y la Matriz de Indicadores para Resultados (6.3.1). Estos últimos elementos se consideran áreas de mejora para la próxima actualización del Diagnóstico, no imputables a una omisión de OTV en el período de análisis estricto de esta Evaluación de Diseño. A esto, se emiten las siguientes:

➡ Recomendaciones:

- Fortalecer la estructura del **Diagnóstico**, a fin de facilitar su lectura por parte de personas externas a la OTV, incorporando los siguientes elementos: **a)** fecha de elaboración y de próxima actualización y **b)** área responsable de su elaboración y revisión.
- Desarrollar los apartados identificados en la **Tabla 3.** "Elementos que integran al Diagnóstico del Pp, 2026", incorporando evidencia documental y empírica, así como las justificaciones y argumentaciones correspondientes, y asegurándose de que todos los elementos requeridos por la MML estén atendidos.

2. ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Programa presupuestario cuenta con las siguientes características?

- **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.** Se especifica su área de enfoque o población y la ubicación de dónde se presenta.
- **d.** Identifica un cambio (resultado) sobre la población objetivo (es decir, no sólo se define como la falta de un bien, servicio o atributo).

➡ Tipo de pregunta: Binaria
➡ Respuesta: Sí.
➡ Nivel: **2,** "El problema o necesidad pública que busca atender el Pp cuenta con dos de las características establecidas en la pregunta".
➡ Justificación:

Tanto en el **Diagnóstico,** como en el **Árbol de problemas**, el problema que atiende el Pp se define como "Las y los usuarios de las Rutas Troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez se encuentran insatisfechos con la calidad del servicio de transporte." Al analizar dicha definición con base en lo solicitado en la pregunta y considerando los criterios establecidos por la MML se tienen los siguientes resultados:

a) El problema está enunciado de manera clara, dado que su sintaxis corresponde a la propuesta por la MML (Población objetivo + verbo en presente + situación problemática). Asimismo, está descrito de forma concreta, ya que identifica a la población afectada (las y los usuarios de las Rutas Troncales) y su ubicación geográfica (Chihuahua y Ciudad Juárez). Asimismo, está enunciado de forma acotada, dado que precisa el alcance del problema (la calidad del servicio de transporte en las rutas troncales), aunque podría ser más preciso respecto de su magnitud (¿qué porcentaje de los usuarios está insatisfecho?). Por último, el problema es único, dado que especifica una sola afectación para la población objetivo (la insatisfacción). Se valora que se cumple con este criterio

b) El problema no está redactado como una situación negativa que afecta la calidad de vida de un grupo de personas. Al enunciarse como "se encuentran insatisfechos", no remite a un hecho verificable, sino a un atributo temporal del sentir de la población. Esto indica que el problema describe más el efecto de una situación problemática que el problema en sí. De acuerdo con la MML, la enunciación del problema debería permitir determinar qué causa la insatisfacción de las personas. La respuesta se incluye en la segunda parte del enunciado del problema: la mala calidad de los servicios de transporte. Por lo tanto, se considera que el área de mejora del problema es de forma y no de fondo; solo requiere precisarse su redacción.

c) Como se mencionó en el inciso **a)** la definición del problema incluye a la población objetivo del Pp (las y los usuarios de las Rutas Troncales) y su ubicación geográfica (Chihuahua y Ciudad Juárez). Se cumple con este criterio.

d) De acuerdo con lo que se mencionó en el inciso **a)** y **b)**, al no estar bien identificado cuál es el hecho negativo que afecta a la población, la definición del problema no permite establecer cuál es el cambio más profundo – más estructural – que se busca lograr en la situación negativa como consecuencia de la intervención pública; es decir, la enunciación actual del problema dificulta visualizar los resultados que pretende lograr el Pp más allá de ofrecer una respuesta que alivia los síntomas de la situación problemática. Se valora que no se cumple con este criterio.

Como se observa, el problema que atiende el Pp está bien identificado; sin embargo, requiere una definición más precisa para que corresponda plenamente a lo establecido por la MML. Esto

se traduce en que se cumplen 2 de las 4 características establecidas en la pregunta y en que se propone la siguiente recomendación.

➡ Recomendación:

- Redefinir el problema como un hecho negativo acotado. Considerar para ello la siguiente propuesta: “Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV (%) reciben un servicio que opera fuera de las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que entorpece sus desplazamientos cotidianos”.

3. ¿El problema o necesidad pública que atiende el Programa presupuestario identifica sus causas y efectos en un esquema descriptivo o gráfico considerando las siguientes características?

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

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **3,** "El problema o necesidad pública identifica todas las características para identificar las causas y efectos en un esquema descriptivo o gráfico."
- Justificación:

El Pp cuenta con el documento formalizado **Árbol de problemas** (incluido también en el **Diagnóstico**), donde se identifica el problema central al que se dirige, conforme a lo siguiente:

Causas

1. Estado deficiente de las unidades de transporte
1.1 Mantenimiento deficiente
1.2 Insumos y servicios con costos elevados
1.3 Unidades de transporte antiguas
1.4 Poca disponibilidad de proveedores
2. Estado deficiente de las terminales y estaciones.
2.1 Mantenimiento deficiente
2.2 Supervisión ineficiente
2.3 Equipo obsoleto
3. Personal de atención ineficiente
3.1 Deficiente profesionalización en atención al cliente
3.2 Limitada capacitación de sensibilización en perspectiva de género
3.3 Limitado compromiso y sentido de pertenencia
4. Ineficiencia de traslado en la ruta
4.1 Tiempos de traslado excesivos
4.2 Tiempos de espera excesivos
4.3 Deficiente programación de rutas
5. Sistema de recaudo electrónico deficiente
5.1 Software desactualizado
5.2 Equipo obsoleto
5.3 Puntos de venta/recarga limitados

Problema central

Las y los usuarios de las Rutas Troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez se encuentran insatisfechos con la calidad del servicio de transporte.

Efectos

1. Desconfianza en el servicio
1.1 Disminución o pérdida de los usuarios en el sistema de transporte
2. Incremento en quejas de los usuarios
3. Mala visibilización del servicio público
4. Disminución en la recaudación

Al analizar el Árbol de problemas conforme a lo solicitado por la pregunta y considerando lo establecido por la MML, se observa lo siguiente: las causas y efectos están bien identificados, con lo cual esta herramienta cumple con su función de ser estratégica, ya que permite visualizar esquemáticamente cómo las causas producen directamente el problema central y cuáles efectos inmediatos resultan de ello; es decir, el esquema demuestra la existencia de una relación lógica entre todos los elementos. Además, la relación de causalidad plasmada en el Árbol se sustenta en lo descrito en los apartados 2.2, “Estado actual del problema”, y 2.3, “Evolución del problema”, del Diagnóstico, en los que se ofrece evidencia empírica y documental que valida su lógica. Por ello, si bien el problema presenta áreas de oportunidad en su definición (es decir, no identifica, en términos formales, el hecho negativo que pretende transformar), se valora que el Árbol cumple con lo establecido en la MML y con lo solicitado en los incisos **a), b) y c)** de la pregunta. Se asigna el nivel máximo de respuesta (**3**) y se valora como una fortaleza del diseño del Pp, ya que aporta solidez a su estructura interna. Se recuerda, sin embargo, que será necesario ajustar el problema central en el Árbol, con base en las modificaciones que se realicen a su definición y, de ser necesario, precisar alguna causa o efecto de los ya descritos. Asegurándose, para esto último, las causas no se enuncien en términos de carencia o insuficiencia (como “Mantenimiento deficiente”, “Deficiente profesionalización”, “Limitada capacitación”, “Limitado compromiso”, “Poca disponibilidad”), ya que ello dificulta identificar y medir el resultado que se logrará al transitar hacia la situación deseada.

➡ Recomendación

- Verificar que las causas descritas en el Árbol de Problemas no estén redactadas en términos de carencia o insuficiencia.

***Véase: Anexo IV.** Árbol de problemas de este Informe.

4. ¿El diseño del Programa presupuestario cuenta con una lógica causal explícita que vincule problema, intervención y resultados esperados?

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **3,** "El Programa cuenta con una lógica causal explícita y se vincula con el problema y su intervención".
- Justificación:

En el **Árbol de objetivos** (incluido también en el Diagnóstico) se presentan los medios y fines relacionados con el objetivo central del Pp, organizados en un esquema descriptivo. Tales medios y fines se citan a continuación:

Fines

1. Confianza en el servicio
1.1 Implementar un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible en los principales centros urbanos del estado.
2. Disminución en quejas de los usuarios
3. Visibilización positiva del servicio público
4. Aumento en la recaudación

Objetivo central

Las y los usuarios de las Rutas Troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez se encuentran insatisfechos con la calidad del servicio de transporte.

Medios

1. Buen estado de unidades de transporte
1.1 Mantenimiento eficiente
1.2 Insumos y servicios con costos adecuados
1.3 Modernización de unidades de transporte
1.4 Alta disponibilidad de proveedores
2. Terminales y estaciones en buen estado
2.1 Mantenimiento eficiente
2.2 Supervisión eficiente
2.3 Equipo modernizado
3.Personal de atención eficiente
3.1 Eficiente profesionalización en atención al cliente
3.2 Capacitación de sensibilización en perspectiva de género
3.3 Compromiso y sentido de pertenencia
4. Eficiencia de traslado en las rutas
4.1 Óptimos tiempos de traslado
4.2 Óptimos tiempos de espera
4.3 Eficiente programación de rutas
5. Sistema de recaudo electrónico eficiente
5.1 Equipo modernizado
5.2 Software actualizado
5.3 Puntos de venta/recarga accesibles y suficientes

Dado que la enunciación de los medios – fines en el **Árbol de objetivos** corresponde con la redacción en positivo de las causas – efectos del Árbol de problemas, ésta presenta las mismas fortalezas: los fines y medios están identificados y expresan una relación lógica entre sí. En términos de la MML, esto resulta en que esta herramienta cumple con su función de ser estratégica, ya que permite visualizar esquemáticamente cómo los medios logran el objetivo

central del Pp para, con ello, alcanzar los fines deseados. Ello, si bien se identifican dos erratas de captura en el documento formalizado que deben corregirse: el objetivo central conserva el texto del problema central, en lugar de expresar la situación revertida y el fin 1.1 se redacta en infinitivo, como una acción por realizar y no como una situación alcanzada.

En general, se valora que la relación lógica medios – objetivo central – fines establecida en el **Árbol** es adecuada. Se recuerda, sin embargo, que será necesario ajustar el objetivo central, con base en las modificaciones que se realicen a la definición del problema. De ser necesario, se deberá precisar algún fin o medio de los ya descritos. Además, deberá cuidarse de que la redacción de los medios esté en términos de resultados logrados, pues estos son los pasos intermedios que, al conseguirse, alcanzan el objetivo principal.

Entonces, se tiene que el Pp cuenta con un Árbol de problemas, un Árbol de objetivos y una Matriz de Indicadores para Resultados. Estos, en términos formales, constituyen el núcleo metodológico que permite explicitar la lógica causal que vincula el problema identificado (Árbol de Problemas) con la estrategia de intervención (Árbol de Objetivos) y con los resultados esperados (MIR). Así, a partir de estas herramientas estratégicas, se define con claridad la hoja de ruta del Programa: qué condiciones afectan a una población, cómo se transformarán dichas condiciones y qué resultados se obtendrán. Los Árboles y la MIR forman parte de la teoría del cambio que propone el Pp. Al analizar estos tres elementos en conjunto, se observa que la lógica causal que da origen al Pp está explicitada y respaldada por evidencia empírica, lo que hace que la articulación entre el problema, la propuesta de solución y los resultados esperados sea coherente. Sin embargo, actualmente, los medios se enuncian como estados o atributos (“Buen estado de unidades de transporte”, “Mantenimiento eficiente”) y no como resultados logrados y medibles, por lo que no es posible validar plenamente la vinculación del esquema con los resultados esperados. Por ello, si bien se responde afirmativamente a la pregunta, se asigna el nivel de respuesta **3**.

Es importante mencionar, por último, que la elaboración de estas tres herramientas, si bien constituye un avance metodológico relevante, no es suficiente para afirmar que el Pp cuenta con una estrategia o un mecanismo de intervención plenamente definidos y documentados. Resulta indispensable que el Diagnóstico articule e integre la evidencia documental y empírica de manera coherente, para construir un argumento sólido que no solo sustente la lógica causal entre problema, intervención y resultados esperados, sino que también explicite, de forma clara y justificada, el mecanismo de intervención propuesto. Asimismo, debe fundamentarse por qué dicho mecanismo es el más pertinente y eficaz para atender la situación problemática, considerando el contexto institucional y social específico de Chihuahua.

➡ Recomendaciones:

- Homologar la definición del objetivo central con base en los ajustes realizados a la definición del problema central. Considerar para ello la siguiente propuesta: “Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV reciben un servicio que opera conforme a las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que facilita sus desplazamientos cotidianos.”
- Verificar que **1)** los medios descritos en el Árbol de Objetivos estén redactados en términos de resultados logrados y **2)** el Árbol de Objetivos sea espejo del Árbol de problemas, conforme a la MML.

➡ *Véase: **Anexo IV.** Árbol de problemas de este Informe.

5. ¿La Dependencia o Entidad Responsable del Programa presupuestario tiene las facultades legales (marco normativo) para atender el problema o necesidad prioritaria identificada?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
"Operadora de Transporte Vivebús, S.A. de C.V." (OTV) se crea mediante el Decreto No. 516/2014 IV P.E. (7 de agosto de 2014) como entidad paraestatal, con el objeto de administrar y operar el servicio público de transporte de pasajeros en las rutas troncales que se le asignen. El artículo 2 le atribuye la planeación, administración, vigilancia, control y prestación del servicio (fracción I); la facultad de adquirir y enajenar bienes para el cumplimiento de sus objetivos (fracción III); y la de coordinar y vigilar la operación de los sistemas financieros y técnicos derivados de la prestación del servicio (fracción II). El artículo 3 integra su patrimonio con los ingresos del pago de la tarifa, los bienes y subsidios que le transmitan los tres órdenes de gobierno, y los créditos que obtenga para sus fines.

La vinculación entre estas atribuciones y las causas del problema identificado en el árbol de problemas del Pp es la siguiente: la facultad de administración, control y prestación del servicio (artículo 2, fracción I), junto con la de adquirir bienes (fracción III) y el patrimonio integrado por subsidios y créditos (artículo 3), sustentan la capacidad de OTV para atender el deterioro físico y mecánico de las unidades (C1) y de las terminales y estaciones (C2), así como los tiempos de traslado y espera prolongados y el incumplimiento de rutas (C4), en tanto forman parte de la prestación y planeación del servicio a su cargo. La facultad de coordinar y vigilar la operación de los sistemas financieros y técnicos derivados del servicio (artículo 2, fracción II), junto con los ingresos tarifarios que integran su patrimonio (artículo 3, fracción I), se vincula de forma directa con las fallas en el sistema de recaudo electrónico (C5).La causa relativa al desempeño del personal de atención al usuario (C3) no cuenta con un fundamento tan específico: el Decreto solo la cubre de forma general, a través de la facultad amplia de administración del artículo 2, fracción I, sin una disposición particular sobre profesionalización o capacitación del personal.

Con base en lo anterior, se considera que OTV cuenta con facultades legales propias suficientes, sustentadas en los artículos 1, 2 y 3 del Decreto 516/2014, para atender la mayor parte de las causas del problema identificado, con una cobertura normativa más específica para las causas relativas a flota, terminales, recaudo y cumplimiento de rutas, y más general para la relativa al desempeño del personal de atención.

6. ¿En qué medida el Programa presupuestario realizó un análisis de alternativas de solución para confeccionar el tipo de intervención que implementa?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
En la sección 5. "Matriz de alternativas" del **Diagnóstico** se presenta un tabla donde se propone una alternativa de solución al problema identificado, junto con un comentario que describe en qué consiste cada alternativa en términos de acciones por realizar. Dado que no se contó con el documento formalizado **Análisis de Alternativas**, la valoración solicitada por la pregunta se basa en dicha tabla.

En general, se considera que si bien este ejercicio es un primer y valioso esfuerzo por incluir en el **Diagnóstico** un análisis de alternativas que sustente el tipo de intervención que sigue el Pp para la atención de la problemática identificada, se observan áreas de mejora para lograr que este análisis cumpla con su propósito. Estas mejoras son:

- Hace falta incluir al menos una alternativa de solución para cada medio.
- Está pendiente valorar cada alternativa mediante criterios cualitativos y cuantitativos, a fin de determinar cuál es la más idónea para lograr los medios seleccionados del Árbol de Objetivos.
- Es necesario describir de dónde se retoman las acciones propuestas, por qué se consideran estas y no otras, etcétera. Para ello, se debe echar mano del análisis que se desarrolle en el apartado 2.4 "Experiencias de atención" del Diagnóstico.
- Se debe emplear la información presentada en las tablas para elaborar un argumento que sustente el tipo de intervención que sigue el Pp para la atención de la problemática identificada; es decir, se debe describir la alternativa seleccionada para cada medio y porqué se considera que ésta es la más adecuada y factible para su realización, dado el contexto institucional y social de Chihuahua.
- Por último, debe mencionarse cómo se espera que las alternativas, ya articuladas como estrategia de intervención, conduzcan a la transformación positiva de la problemática identificada, lo cual contribuirá a alcanzar los fines deseados.

Para la atención de las áreas de mejora identificadas, se proponen las siguientes recomendaciones:

➡ Recomendaciones:

- Incluir en la sección 5. "Análisis de alternativas" del Diagnóstico una definición y una justificación de los criterios de valoración seleccionados, junto con la metodología empleada para seleccionar las alternativas y las fuentes de información utilizadas.
- Seleccionar al menos una alternativa de solución por medio del Árbol de Objetivos y valorarla conforme a los criterios establecidos previamente.
- Elaborar en la sección 5. "Análisis de alternativas" del Diagnóstico un argumento que justifique y sustente el tipo de intervención del Pp, es decir, que explique por qué se considera que las alternativas seleccionadas son las más apropiadas para atender la problemática identificada, dado el contexto institucional y social de Chihuahua.

***Véase: Anexo VI.** Matriz de Alternativas de este Informe.

7. ¿La modalidad presupuestaria del Programa presupuestario es consistente con el objetivo que éste persigue, con los bienes y/o servicio que genera, con sus actividades sustantivas y, en conjunto, con su mecanismo de intervención?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:

La modalidad presupuestaria **E**, "Prestación de Servicios Públicos", es consistente con el objetivo, los bienes y servicios, las actividades sustantivas y el mecanismo de intervención del Pp, pues representa actividades directas, regulares y continuas orientadas a satisfacer demandas de la sociedad. El Programa atiende una necesidad vinculada directamente con la calidad del transporte público en las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez, mediante la operación y administración de un servicio público a cargo de una entidad paraestatal. En este sentido, su definición (ofrecer un servicio de transporte público eficiente y moderno mediante el mantenimiento de unidades, equipos e instalaciones, la supervisión y la capacitación de personal) corresponde plenamente con una modalidad orientada a producir y sostener servicios públicos para una población usuaria definida.

La lógica causal documentada en el **Árbol de Problemas**, el **Árbol de Objetivos** y la **Matriz de Indicadores para Resultados** (MIR) confirma dicha correspondencia. El mecanismo de intervención consiste en mejorar condiciones operativas que inciden en la calidad percibida del servicio: disponibilidad y mantenimiento de unidades; condiciones de terminales y estaciones; profesionalización del personal; programación, puntualidad y eficiencia de los traslados; así como funcionalidad del sistema electrónico de recaudo. Estas dimensiones se traducen en los cinco Componentes de la MIR y en sus respectivas Actividades, por lo que existe una relación directa entre la prestación cotidiana del servicio, los bienes y servicios generados por el Pp y el resultado esperado de incrementar la satisfacción de las personas usuarias.

Por tanto, la modalidad **E** resulta adecuada porque el Pp no se estructura principalmente como un esquema de transferencias, subsidios, regulación, financiamiento o promoción sectorial, sino como una intervención de operación, mantenimiento y mejora continua de un servicio público de transporte. Tal y como se analizará en el **Tema V** de este documento, existen puntuales áreas de oportunidad en la lógica vertical de la **MIR** del Pp, pero esto no afecta la consistencia general de la modalidad presupuestaria con la estrategia de intervención perceptible, en general, desde las herramientas de diseño y planeación del Programa.

TEMA III.

CONTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA A LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA



8. ¿El Programa presupuestario es congruente con la misión y visión institucional y con su marco normativo?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo

➡ Justificación:

Conforme al documento oficial de Misión y Visión proporcionado para este ejercicio, estos elementos institucionales de OTV se definen de la siguiente manera:

- **Misión:** Satisfacer la necesidad de viajes en transporte público de los usuarios de la ciudad de Chihuahua con la prestación de un servicio con altos estándares de calidad, eficiencia y sostenibilidad, mediante la planeación, gestión, operación, administración y control de un sistema de rutas troncales que opere bajo un esquema público, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.
- **Visión:** Ser una empresa pública de régimen paraestatal que administre y opere el sistema de rutas troncales del sistema integral de transporte urbano de la ciudad de Chihuahua, con calidad, eficiencia y sostenibilidad en el servicio público, que contribuya al desarrollo económico y social, constituyéndose en un modelo a seguir a nivel nacional e internacional.

Al analizar estos elementos institucionales, en relación con la problemática que atiende el Pp, se considera lo siguiente:

a) Las acciones que realiza el Pp para la atención del problema se dirigen a mejorar el estado de las unidades de transporte y de las terminales y estaciones, el desempeño del personal de atención, los tiempos de traslado y espera en las rutas, y el funcionamiento del sistema de recaudo electrónico. Al analizar estas acciones a contraluz de la Misión institucional de OTV, se considera que existe una correspondencia razonable entre ambas: las cinco causas que atiende el Pp se inscriben dentro de las categorías generales de “calidad, eficiencia y sostenibilidad” y de “planeación, gestión, operación, administración y control” que enuncia la Misión, si bien esta no nombra de forma expresa cada una de ellas (unidades, terminales, personal, recaudo).
b) La realización del Pp acerca a OTV a su visión institucional, en tanto la atención sostenida de estas causas (unidades y terminales en buen estado, personal profesionalizado, tiempos de traslado óptimos y recaudo sin fallas) constituye una condición favorable para que el sistema de rutas troncales avance hacia consolidarse como “un modelo a seguir a nivel nacional e internacional”, tal como enuncia la Visión. Se valora que el Pp contribuye al alcance de la visión de VIVEBÚS.
c) Por último, como se desarrolló en la **pregunta 5** de este Informe, el Decreto No. 516/2014 IV P.E. confiere a OTV facultades expresas de planeación, administración, vigilancia, control y prestación del servicio (artículo 2), así como un patrimonio propio para su operación y renovación (artículo 3). La Misión de OTV traduce este mandato legal en un compromiso institucional formalizado.

Se valora, en conclusión, que la Misión y Visión institucionales de OTV guardan correspondencia razonable con las acciones que realiza el Pp para atender el problema identificado. De manera recíproca, se considera que la puesta en marcha del Pp contribuye al alcance de la Misión y la Visión de OTV. Por su parte, se estima que el marco normativo que sustenta y dota de competencia a OTV (revisado en la **pregunta 5**) justifica la intervención pública que se realiza mediante el Pp.

9. ¿El Pp está vinculado a los instrumentos de planeación estratégica en el ámbito local, nacional e internacional? Si la respuesta es afirmativa, ¿dicha vinculación es clara y sólidamente establecida?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
Sí, el Pp está vinculado a instrumentos de planeación estratégica en el ámbito estatal, nacional e internacional. Esta vinculación se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 4. Alineación a los Planes Nacional y Estatal de Desarrollo vigentes, 2026.

Alineación con el Nivel de **FIN** de la MIR del Pp evaluado	**Objetivos de Desarrollo Sostenible – Agenda 2030** **ODS11.** Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
	Plan Nacional de Desarrollo 2025 – 2030 **Estrategia.** Garantizar un transporte eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con el objetivo de preservar la integridad y seguridad de los usuarios.
	Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027 **Objetivo.** Implementar un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible en los principales centros urbanos del estado.
Alineación con el Nivel de **PROPÓSITO** de la MIR del Pp evaluado	**Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027** **Objetivo.** Mejorar y modernizar la oferta y calidad del transporte público en los principales centros urbanos del estado.
Alineación con el Nivel de **COMPONENTE** de la MIR del Pp evaluado	**Componente 1.** **Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027** **Línea de acción.** Contar con una flotilla de transporte público renovado.
	Componente 2. **Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027** **Línea de acción.** Mejorar la calidad del transporte público en términos de servicio, seguridad, puntualidad y disponibilidad.
	Componente 3. **Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027** **Línea de acción.** Mejorar la calidad del transporte público en términos de servicio, seguridad, puntualidad y disponibilidad.
	Componente 4. **Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027** **Línea de acción.** Mejorar la calidad del transporte público en términos de servicio, seguridad, puntualidad y disponibilidad.
	Componente 5. **Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027** **Línea de acción.** Establecer mecanismos o sistemas de recaudo integral, multimodal, único y transparente, que facilite el pago a los usuarios.

Fuente: Elaboración propia con base en el documento **Alineación de Programas presupuestarios vigentes 2026**, proporcionado por la OTV.

Esta vinculación del Pp a instrumentos de planeación estratégica estatales, nacionales e internacionales está establecida en el documento formalizado **Alineación de Programas presupuestarios vigentes 2026**. Ahí, se presentan los objetivos, estrategias y líneas de acción de mediano y largo plazo (de dichos instrumentos de planeación) a los cuales contribuirá el Pp mediante el logro de las metas establecidas para cada uno de los niveles de objetivos de su MIR. De la revisión de dicho documento, se valora que, en general, tal vinculación está establecida de manera adecuada. Al tiempo, se considera que la contribución del Pp a los objetivos, estrategias y líneas de acción de mediano y largo plazo establecidas para el **PND** y el **PED** es directa; es decir, cada nivel de objetivos del Pp se articula con una meta específica de los instrumentos de planeación y el aporte que se propone lograr es inmediato.

Se observan, sin embargo, un área de oportunidad: en el **Diagnóstico** no se establece de manera clara la relación entre el nivel de objetivos del Pp y los instrumentos de planeación estratégica que corresponden. Ello dificulta para un lector externo a la OTV comprender cómo está articulada la contribución del Pp a cada uno de éstos. Se propone, por tanto, la siguiente recomendación.

➡ Recomendación:

- Incluir, en el apartado 3.3 “Aportación del programa a los objetivos del Plan estatal de Desarrollo, así como, Plan Nacional de Desarrollo y finamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030)” del **Diagnóstico** una tabla (semejante a la que se presenta en esta pregunta) donde se relacione el nivel de objetivos del Pp con el objetivo, estrategia o línea de acción de los instrumentos de planeación estratégica nacionales, estatales e internacionales a los que contribuye.

TEMA IV.
POBLACIÓN POTENCIAL Y OBJETIVO



10. ¿El Ente Público determinó de manera clara a través de una metodología en un documento formal la definición y cuantificación de las poblaciones (referencia, potencial, no afectada, postergada) para definir la población objetivo del Pp? En caso de contar con dicha metodología, especificar la definición, unidad de medida y cuantificación definida de las poblaciones y qué fuentes de información se utilizaron para determinarlas.

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
Las poblaciones del Pp están definidas y cuantificadas en el documento formalizado **Focalización de la población objetivo 2026**, conforme a lo siguiente:

a) Población de referencia
- **Definición:** Las y los habitantes del municipio de Chihuahua y Cd. Juárez
- **Unidad de medida:** habitantes
- **Cuantificación:** 2,450,124 (100%); 1,214,217 (49.56%) hombres y 1,235,907 (50.44%) mujeres
- **Fuentes de información:** INEGI, IMPLAN y Plan Estratégico de Cd. Juárez

b) Población no afectada
- **Definición:** Las y los habitantes del municipio de Chihuahua y Cd. Juárez sin necesidad de uso de transporte público
- **Unidad de medida:** habitantes
- **Cuantificación:** 1,083,934 (100%); 534,041 (49.27%) hombres y 549,893 (50.73%) mujeres
- **Fuentes de información:** INEGI, IMPLAN y Plan Estratégico de Cd. Juárez

c) Población potencial (afectada)
- **Definición:** Las y los habitantes del municipio de Chihuahua y Cd. Juárez con necesidad de uso de transporte público
- **Unidad de medida:** habitantes
- **Cuantificación:** 1,366,190 (100%); 680,176 (49.79%) hombres y 686,014 (50.21%) mujeres
- **Fuentes de información:** INEGI, IMPLAN y Plan Estratégico de Cd. Juárez

d) Población objetivo
- **Definición:** Las y los usuarios de las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez que el programa está en condiciones de atender
- **Unidad de medida:** usuarios
- **Cuantificación:** 1,366,190 (100%); 680,176 (49.79%) hombres y 686,014 (50.21%)
- **Fuentes de información:** INEGI, IMPLAN y Plan Estratégico de Cd. Juárez

e) Población postergada
- **Definición:** Las y los usuarios de las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez que el programa no está en condiciones de atender
- **Unidad de medida:** usuarios
- **Cuantificación:** 0
- **Fuentes de información:** INEGI, IMPLAN y Plan Estratégico de Cd. Juárez

En el **Diagnóstico** no se incluye la metodología empleada para la definición y cuantificación de las poblaciones; es decir, no se menciona el método de cálculo utilizado para obtener las cifras que se mencionaron previamente.

Para un análisis más detallado de estas definiciones, se considera tanto la MML, como la enunciación requerida por los TdR, la cual se cita a continuación:

- **Población de referencia:** La población de referencia debe definirse como la relacionada con el área o sector donde se encuentra el problema.
- **Población no afectada:** La población dentro de la población de referencia no afectada por el problema y que queda fuera de los alcances del Programa.
- **Población potencial (afectada):** La población total que presenta la necesidad y/o problema que justifica la existencia del Programa y que, por lo tanto, pudiera ser elegible para su atención.
- **Población objetivo:** La población que el Programa tiene planeado o programado atender para cubrir a la población potencial y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normatividad.
- **Población postergada:** La población que, por algún criterio de focalización o característica específica el Programa no está en condiciones reales de atender.

Se valora que las definiciones de las poblaciones son pertinentes conforme al diseño del Pp; sin embargo, éstas no logran articular subconjuntos entre sí, lo cual resulta en un área de mejora en términos de la MML. Por ejemplo, la población de referencia y la potencial se enuncian en términos de habitantes, mientras que población objetivo y postergada en términos de usuarios, lo cual es incorrecto. A fin de fortalecer la definición de las poblaciones del Pp, se proponen las siguientes recomendaciones.

➡ Recomendaciones:

- Ajustar las definiciones de las poblaciones del Pp, a fin de que articulen adecuadamente subconjuntos entre sí y su enunciación sea correcta en términos de la MML. Considerar para ello la siguiente propuesta:
  - Población de referencia: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez.
  - Población no afectada: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que no son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV y quedan fuera de los alcances del Programa.
  - Población potencial (afectada): Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV.
  - Población objetivo: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV.
  - Población postergada: No aplica, dado que las rutas troncales operan únicamente en los municipios de Chihuahua y Juárez y el Programa está en condiciones de atender a la totalidad de su población potencial.
- Incluir, en el **Diagnóstico**, la definición y cuantificación de todas las poblaciones, junto con su método de cálculo y las fuentes de información (autor, nombre del documento y/o enlace al sitio web, año) empleadas para ello.

11. ¿El Pp cuenta con una estrategia/instrumento o mecanismo de cobertura documentado para atender a su población objetivo con las siguientes características?

- **a.** Incluye la definición de la población objetivo.
- **b.** Especifica metas de cobertura anual.
- **c.** Abarca un horizonte de corto, mediano y/o largo plazo.
- **d.** Es congruente con el diseño y operación del Programa.
- **e.** Con el diseño actual del Pp es posible alcanzar las metas de cobertura definidas (metas factibles).

➡ Tipo de pregunta: Binaria
➡ Respuesta: No
➡ Nivel: "La información es inexistente".
➡ Justificación:

El Pp no cuenta con un documento que describa una estrategia, un instrumento o un mecanismo de cobertura que cumpla con las características solicitadas en la pregunta. De entre la información proporcionada por la OTV, no fue posible identificar un documento donde se describa de qué manera se propone garantizar que las acciones que realiza el Pp lleguen de manera eficiente y equitativa a su población objetivo, maximizando el valor público y optimizando el uso de los recursos disponibles; es decir, cómo se provee en el mediano y largo plazo que la brecha entre la población atendida y la población objetivo se reduzca. Tampoco se especifican metas de cobertura anual, en un horizonte de mediano y largo plazo (inciso **b)**) que sea posible valorar en términos congruencia, ni factibilidad con el diseño y operación del Pp, como lo requiere la pregunta (incisos **c)** y **d)**). Por tal razón, se considera que la "información es inexistente" y se responde "No" a la pregunta. Esto se observa como un área de mejora en el diseño del Pp, susceptible de atenderse mediante la siguiente recomendación.

➡ Recomendación:

- Elaborar una estrategia de cobertura que permita visualizar cómo se propone que las acciones que realiza el Pp lleguen de manera eficiente y equitativa a cada vez más integrantes de su población objetivo (es decir, se aproxima a cerrar la brecha entre la población atendida y la población objetivo), optimizando el uso de los recursos disponibles y de manera sostenible en el tiempo. Esta estrategia debe ser congruente con la lógica de intervención del Pp e incluir, al menos, los siguientes aspectos: definición y cuantificación de la población objetivo, junto con metas de cobertura anuales factibles que abarquen un horizonte de corto, mediano y largo plazo.

TEMA V.

ANÁLISIS DE LA MATRIZ DE INDICADORES

PARA RESULTADOS

12. ¿Las Actividades definidas para cada uno de los Componentes de la MIR del Pp cumplen con las siguientes características?

a) Están claramente especificadas y redactadas, con base en la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico.
b) Están ordenadas de manera cronológica y en orden ascendente.
c) Son las suficientes y necesarias para producir los Componentes.
d) Su realización genera con los supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes.

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **4**, "Del 85 al 100% de las Actividades cumplen con todas las características establecidas en la pregunta."
- Justificación:

En total, la MIR del Pp está compuesta por 13 Actividades, 2 Actividades para los Componentes **C01** y **C05**, así como 3 Actividades para los Componentes **C02**, **C03** y **C04**, formando secuencias operativas de la siguiente manera:

Componente C01. Unidades de transporte mejoradas.
Actividad C0101. Realización de órdenes de trabajo de mantenimientos. →
Actividad C0102. Optimización de disponibilidad de flotilla.

Componente C02. Terminales y estaciones mejoradas.
Actividad C0201. Verificación de vigilancia. → **Actividad C0202.** Verificación de limpieza. → **Actividad C0203.** Realización de mantenimiento a estaciones y terminales.

Componente C03. Profesionalización realizada al personal
Actividad C0301. Implementación de capacitación al personal. →
Actividad C0302. Ejecución de actividades de sensibilización en perspectiva de género. → **Actividad C0303.** Evaluación de desempeño al personal.

Componente C04. Traslados de ruta eficientados.
Actividad C0401. Programación con base en afluencia de usuarios. →
Actividad C0402. Supervisión de llegadas de puntualidad. →
Actividad C0403. Proyección de combustible para unidades.

Componente C05. Equipo de sistema electrónico de recaudo mejorado.
Actividad C0501. Realización de mantenimiento a equipo de cobro. →
Actividad C0502. Actualización del sistema electrónico de aplicativos.

En relación con sus resúmenes narrativos y las relaciones que existen entre ellos, se realiza el siguiente análisis:

a) Las 13 Actividades (**100%**) presentadas en la Matriz de Indicadores y Resultados del Pp están claramente especificadas y redactadas con base en la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico, es decir: [Sustantivo derivado de un verbo] + [complemento que define la acción tendiente a la producción de un Componente], de forma que se cumple cabalmente esta característica.
b) Las 13 Actividades (**100%**) presentadas en la Matriz de Indicadores y Resultados están ordenadas cronológicamente y de forma ascendente, de forma que se cumple cabalmente esta característica.
c) Las 13 Actividades (**100%**) presentes en la Matriz de Indicadores para Resultados son *suficientes* y *necesarias* para producir los Componentes. Cabe destacar el caso del Componente **C02** (Terminales y estaciones mejoradas), cuyas actividades consisten en la

Verificación de vigilancia (**C0201**), Verificación de limpieza (**C0202**) y Realización de mantenimiento (**C0203**). Al tratarse de un organismo administrador, la validación del cumplimiento de servicios tercerizados (limpieza y seguridad mediante dictámenes) sumado a la ejecución directa de mantenimiento, constituyen el bloque de acciones técnica y administrativamente necesarias y suficientes para asegurar que la infraestructura se encuentre en condiciones óptimas.

d) Las 13 Actividades (**100%**) presentes en la Matriz de Indicadores para Resultados generan con los supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes del Pp. Las acciones operativas (como la programación de afluencia o el mantenimiento del sistema de recaudo) aunadas a los supuestos (ej. que los usuarios hagan buen uso de las terminales o existan proveedores adecuados), garantizan la consecución de los productos descritos.

Las 13 Actividades de la MIR (**100%**) están claramente especificadas y ordenadas de forma cronológica y ascendente conforme a la Metodología de Marco Lógico. Todas son suficientes y necesarias para producir sus Componentes asociados. Así se concluye que todas cumplen integralmente los criterios evaluados, por lo que corresponde asignar el nivel de respuesta **4**.

13. ¿Los Componentes referidos en la MIR del Pp cumplen con las siguientes características?

a) Son los bienes o servicios que entrega el Programa y contribuyen a una línea de acción específica del Plan Estatal de Desarrollo vigente.
b) Se vinculan con los bienes y servicios definidos en las Reglas de Operación (ROP) o normatividad del Programa.
c) Están redactados como resultados logrados, con base en la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico.
d) Son necesarios y suficientes para lograr el Propósito.
e) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos el Propósito.

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **4**, "Del 85 al 100% de los Componentes cumplen con todas las características establecidas en la pregunta."
- Justificación:

Existen, como se ha mencionado, 5 Componentes relacionados en la MIR, a saber:

Componente C01. Unidades de transporte mejoradas.
Componente C02. Terminales y estaciones mejoradas.
Componente C03. Profesionalización realizada al personal
Componente C04. Traslados de ruta eficientados.
Componente C05. Equipo de sistema electrónico de recaudo mejorado.

Dichos Componentes presentan las siguientes características:

a) Los cinco Componentes (**100%**) presentados en la MIR son bienes o servicios que entrega el Pp y contribuyen a la línea de acción del Plan Estatal de Desarrollo vigente, al vincularse con la implementación de un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible, de acuerdo con la información de la siguiente tabla:

Tabla 4. Componentes y su alineación a Líneas de Acción del Plan Estatal de Desarrollo vigente, 2026.

Alineación con el Nivel de **COMPONENTE** de la MIR del Pp evaluado	**Componente 1** **Bienes o servicios generados:** Unidades de transporte mejoradas	**Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027** **Línea de acción.** Contar con una flotilla de transporte público renovado.
	Componente 2 **Bienes o servicios generados:** Terminales y estaciones mejoradas	**Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027** **Línea de acción.** Mejorar la calidad del transporte público en términos de servicio, seguridad, puntualidad y disponibilidad.
	Componente 3 **Bienes o servicios generados:** Profesionalización realizada al personal	**Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027** **Línea de acción.** Mejorar la calidad del transporte público en términos de servicio, seguridad, puntualidad y disponibilidad.
	Componente 4 **Bienes o servicios generados:** Traslados de ruta eficientados	**Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027** **Línea de acción.** Mejorar la calidad del transporte público en términos de servicio, seguridad, puntualidad y disponibilidad.
	Componente 5 **Bienes o servicios generados:** Equipo de sistema electrónico de recaudo mejorado.	**Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027** **Línea de acción**. Establecer mecanismos o sistemas de recaudo integral, multimodal, único y transparente, que facilite el pago a los usuarios.

Fuente: Elaboración propia con base en el documento **Alineación de Programas presupuestarios 2026**, proporcionado por OTV.

b) Los cinco Componentes (**100%**) se vinculan con los bienes y servicios definidos en la normatividad disponible del Programa, ya que corresponden a las dimensiones operativas señaladas en su definición, así como en los documentos orgánicos de OTV (decreto de creación y manuales operativos): mantenimiento de unidades, equipos e instalaciones, supervisión del servicio, capacitación del personal y operación del sistema de transporte.

c) Los cinco Componentes (**100%**) están redactados como resultados logrados, conforme a la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico, pues expresan bienes o servicios entregados mediante formulaciones [Bien o servicio del Pp] + [verbo en participio] como “unidades mejoradas”, “terminales y estaciones mejoradas”, “profesionalización realizada”, “traslados eficientados” y “equipo mejorado”. Como propuesta de mejora, el Componente **C03** puede optimizar su redacción con la fórmula “Personal profesionalizado”, que es más simple y acorde con la sintaxis de la MML, como se propone en el **Anexo II**.

d) Los cinco Componentes (**100%**) son necesarios y suficientes para lograr el Propósito, ya que atienden las dimensiones sustantivas que inciden en la satisfacción de las personas usuarias con la calidad del servicio: unidades, infraestructura, personal, operación de traslados y sistema electrónico de recaudo.

e) Los cinco Componentes (**100%**) generan, junto con los supuestos establecidos en ese nivel de objetivos, el Propósito del Pp, pues la mejora simultánea de unidades, estaciones, personal, operación y recaudo permite sostener una mejor calidad del servicio para las personas usuarias de las rutas troncales.

Los Componentes de la MIR se corresponden claramente con los bienes y servicios que entrega el Programa presupuestario y están alineados con la línea de acción del Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 vinculada con la implementación de un modelo integral de movilidad

urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible. Además, se vinculan con la normatividad del Programa, presentan una redacción de resultados logrados conforme a la sintaxis establecida por la Metodología de Marco Lógico y, en conjunto, resultan necesarios y suficientes para alcanzar el Propósito: “Las y los usuarios de las Rutas Troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez se encuentran satisfechos con la calidad del servicio de transporte”. Todos los supuestos cumplen con las condiciones de exterioridad e incidencia directa en la generación del Propósito. Los cinco Componentes (**100%**) cumplen simultáneamente con las cinco características solicitadas en la pregunta. Corresponde asignar el nivel de respuesta **4**.

14. ¿El Propósito definido en la MIR del Pp cuenta con las siguientes características?

a) Es único, es decir, incluye un solo objetivo.
b) Está redactado como una situación alcanzada e incluye la población o área de enfoque con base en la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico.
c) Su logro no está controlado por los responsables del Programa e implica una contribución significativa al logro del Fin.
d) Es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos.

➡ Tipo de pregunta: Binaria
➡ Respuesta: Sí.
➡ Nivel: **4**, "El Propósito del Programa presupuestario cumple con las cuatro características."
➡ Justificación:

El Propósito de la MIR se establece, en su resumen narrativo, como: "Las y los usuarios de las Rutas Troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez se encuentran satisfechos con la calidad del servicio de transporte" y presenta las siguientes características:

a) El Propósito definido en la MIR es único, ya que incluye un solo objetivo: que las y los usuarios de las Rutas Troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez se encuentren satisfechos con la calidad del servicio de transporte.
b) El Propósito está redactado como una situación alcanzada e incluye claramente a la población objetivo, conforme a la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico: [Población objetivo] + [verbo en presente] + [objetivo central de la intervención].
c) El logro del Propósito no está completamente controlado por los responsables del Pp, ya que la satisfacción de las personas usuarias depende también de factores externos al Programa. Sin embargo, su logro (el contar con usuarios satisfechos con el servicio) representa una contribución significativa y conceptualmente directa al Fin del Pp, el cual busca consolidar un servicio público de transporte de calidad.
d) El Propósito es consecuencia directa de los Componentes y de los supuestos establecidos en ese nivel de objetivos, pues la mejora de unidades, terminales y estaciones, personal, traslados y sistema electrónico de recaudo contribuye a elevar la satisfacción de las personas usuarias con la calidad del servicio.

El Propósito de la MIR es único, está redactado conforme a la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico, no implica una contribución significativa al Fin y puede establecerse como consecuencia lógica de los Componentes y sus respectivos supuestos. Al cumplir los cuatro criterios del reactivo, corresponde asignar el nivel de respuesta **4** a esta pregunta.

15. ¿El Fin de la MIR del Pp cuenta con las siguientes características?

a) Está claramente especificado y redactado, de acuerdo con la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico

b) Es un objetivo del Programa, el cual contribuye a un objetivo superior del Plan Estatal de Desarrollo vigente o de un Programa de Mediano Plazo vigente, es decir, no se espera que la ejecución del Programa sea suficiente para alcanzar el Fin.

c) Su logro no está controlado por los responsables del Programa

d) Es único, es decir, incluye un solo objetivo.

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **4**, "El Fin del Programa presupuestario cumple con las cuatro características."
- Justificación:

El Fin del Programa presupuestario está redactado como: "Contribuir a implementar un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible a los principales centros urbanos del Estado mediante un servicio público de transporte de calidad en las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez", y presenta las siguientes características:

a) El Fin definido en la MIR está claramente especificado y redactado conforme a la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico, ya que sigue la estructura Contribuir + [objetivo de la planeación estratégica] + mediante/a través de + [medios principales del objetivo central del Pp].

b) El Fin corresponde a un objetivo al que contribuye el Pp y se vincula con un objetivo superior del Plan Estatal de Desarrollo vigente: implementar un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible en los principales centros urbanos del estado. Por su naturaleza, no se espera que la sola ejecución del Programa sea suficiente para alcanzar dicho objetivo superior.

Tabla 5. Alineación del Fin al Plan Estatal de Desarrollo vigente, 2026.

Alineación con el Nivel de **FIN** de la MIR del Pp evaluado	**Plan Estatal de Desarrollo 2022 – 2027** **Objetivo:** Implementar un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible en los principales centros urbanos del estado.

Fuente: Elaboración propia con base en el documento **Alineación de Programas presupuestarios 2026**, proporcionado por OTV.

c) El logro del Fin no está controlado por los responsables del Programa, pues depende de factores externos como la política integral de movilidad, la infraestructura urbana, la regulación del transporte, la coordinación institucional y las condiciones generales de operación en Chihuahua y Ciudad Juárez.

d) El Fin es único, ya que plantea un solo objetivo superior: contribuir a la implementación de un modelo integral de movilidad urbana mediante un servicio público de transporte de calidad en las rutas troncales.

El Fin de la MIR se formula siguiendo cabalmente la sintaxis propuesta por la Metodología de Marco Lógico para este nivel de objetivos. Asimismo, establece una correspondencia efectiva con la meta superior del Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022–2027 reconociendo que la ejecución del Programa por sí sola no basta para alcanzarla. Su logro no está bajo el control directo de los responsables del Programa, pues depende de factores externos como la dinámica socioeconómica y la articulación de políticas públicas. Además, el Fin está redactado como un

único objetivo sin incorporar metas múltiples ni resultados adicionales. Por todo ello, corresponde asignar el nivel de respuesta **4** a esta pregunta.

16. ¿La MIR refleja de manera integral la lógica de intervención del Programa?

- Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
- Justificación:

La MIR refleja de manera integral la lógica de intervención del Programa, pues existe una relación causal consistente entre el problema público identificado, el Propósito, los Componentes y el Fin. El problema señala la insatisfacción de las y los usuarios de las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez con la calidad del servicio de transporte; en correspondencia, el Propósito plantea que dicha población se encuentre satisfecha con la calidad del servicio. A su vez, los Componentes atienden las dimensiones operativas que explican esa calidad: unidades mejoradas, terminales y estaciones mejoradas, profesionalización del personal, traslados eficientados y mejora del sistema electrónico de recaudo. En conjunto, estos elementos permiten comprender cómo el Programa busca modificar el problema público identificado y contribuir al modelo integral de movilidad urbana establecido en el Fin.

TEMA VI.
ANÁLISIS DE LOS INDICADORES



17. ¿Las Fichas Técnicas de los indicadores de la MIR del Pp cuentan con la siguiente información?

a) Nombre
b) Descripción
c) Tipo y dimensión
d) Método de cálculo
e) Unidad de Medida
f) Frecuencia de medición
g) Línea base
h) Metas
i) Trayectoria del indicador (ascendente, descendente, regular o nominal)
j) Sentido del indicador
k) Datos de las variables del indicador

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **4**, "Del 85 al 100% de las Fichas Técnicas de los indicadores del Programa tienen las características establecidas."
- Justificación:

Del análisis de las Fichas Técnicas de los indicadores respecto de los elementos requisitados por las preguntas, se observa:

a) Las 20 fichas técnicas del Programa contienen el nombre del indicador de forma explícita y bien delimitada. Se cumple al 100% con esta característica.
b) Las 20 fichas técnicas incluyen una descripción que permite entender qué mide cada indicador y cuál es la finalidad de su medición. Se cumple totalmente esta característica.
c) El tipo y la dimensión están presentes en las 20 fichas técnicas; los indicadores se clasifican como estratégicos o de gestión, y se identifican dimensiones como eficacia y eficiencia. Se cumple cabalmente esta característica.
d) El método de cálculo está especificado en las 20 fichas técnicas mediante la fórmula y la descripción de sus variables. Se cumple al 100% con esta característica.
e) La unidad de medida está presente y definida en las 20 fichas técnicas, con categorías como porcentaje, variación porcentual o promedio. Se cumple totalmente esta característica.
f) La frecuencia de medición está contenida en las 20 fichas técnicas y se expresa según la periodicidad correspondiente: bianual, anual, semestral, trimestral o mensual. Se cumple cabalmente esta característica.
g) La línea base está incluida en las 20 fichas técnicas, con valor, periodo inicial y periodo final. Se cumple esta característica de manera completa.
h) Las 20 fichas técnicas contienen metas cuantificadas, con valor específico, periodo inicial y periodo final. Se cumple completamente esta característica.
i) La trayectoria del indicador está especificada claramente en las 20 fichas técnicas, ya sea como ascendente, descendente o regular constante. Se cumple al 100%.
j) El sentido del indicador está incluido en las 20 fichas técnicas dentro del apartado de datos de identificación y características del indicador. Se cumple totalmente esta característica.
k) Las 20 fichas técnicas incluyen los datos de las variables necesarias para el cálculo del indicador: nombre, descripción, unidad de medida, valor inicial, valor programado, clasificación, fuente de información y método de recopilación. Se cumple al 100% con esta característica.

Todas las Fichas Técnicas de los indicadores del Programa cumplen cabalmente con las once características solicitadas en esta pregunta. No se identifican omisiones en los campos requeridos, pues todas contienen nombre, descripción, tipo y dimensión, método de cálculo, unidad de medida, frecuencia, línea base, metas, trayectoria, sentido y datos de las variables del indicador. Por tanto, corresponde asignar el nivel de respuesta **4**.

En lo sucesivo, para el análisis de este Tema, deberá considerarse el contenido de los **Anexos II** y **III** de este documento. Particularmente en el **Anexo III** se realiza en análisis desglosado del cumplimiento de los indicadores de la MIR con las características de Claridad, Relevancia, Economía, Monitoreabilidad, Adecuación y Aportación Marginal (CREMAA) de cada uno de los indicadores de la Matriz.

SUBTEMA
CLARIDAD

18. ¿En cada uno de los niveles objetivos de la MIR del Pp (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) los indicadores establecen nombres auto explicativos y estos cumplen con las siguientes características?

a. Expresa la denominación precisa con la que se distingue al indicador, dando inicio con la unidad de medida de la relación aritmética;
b. Claro y entendible por sí mismo, pero no se presenta como definición;
c. Único y corto (sugerido como máximo 10 palabras):
d. No incluye verbos en infinitivo;
e. No contiene método de cálculo, pero es consistente con el mismo.

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí
- Nivel: **4**, "Del 85 al 100% de los indicadores del Programa tienen las características establecidas."
- Justificación:

La MIR incorpora 20 indicadores: 1 de nivel Fin, 1 de nivel Propósito, 5 de nivel Componente y 13 de nivel Actividad. Los componentes **C01** y **C05** cuentan con dos Actividades, mientras que los componentes **C02**, **C03** y C04 cuentan con tres Actividades cada uno. Al analizar la claridad de los indicadores, partiendo de su denominación, se observa que:

a) Los 20 indicadores de la MIR del Pp (**100%**) expresan una denominación precisa y dan inicio con la unidad de medida de la relación aritmética: "Variación porcentual", "Porcentaje" o "Promedio". No se identifican indicadores que incumplan esta característica, por lo que se cumple cabalmente.
b) Diecinueve de los 20 indicadores de la MIR del Pp (**95%**) son claros y entendibles por sí mismos, sin presentarse como definición. La excepción es **C0403.1**, "Porcentaje de litros de diésel consumidos", porque su redacción puede interpretarse como un aumento deseable del consumo, cuando la fórmula mide el cumplimiento respecto de los litros programados.
c) Todos los indicadores de la MIR del Pp (**100%**) tienen nombres únicos y cortos. El indicador **F1**, "Variación porcentual de la contribución al fortalecimiento de la calidad del servicio de transporte público", supera el máximo sugerido de diez palabras, pero la ITE considera que es necesario para su claridad, precisamente. No obstante, se puede simplificar el nombre a "Variación porcentual de la satisfacción en el transporte público", conforme a la propuesta en el **Anexo II**.
d) Dieciocho de los 20 indicadores de la MIR del Pp (**90%**) no incluyen verbos en infinitivo. Las excepciones son **C0102.1**, "Porcentaje de unidades disponibles para brindar el servicio" y **C0302.1**, "Porcentaje de actividades para promover la perspectiva de género", debido al uso de los verbos "brindar" y "promover". Tales áreas de oportunidad se pueden atender conforme a la propuesta en el **Anexo II**.
e) Diecinueve de los 20 indicadores de la MIR del Pp (**95%**) no contienen el método de cálculo en la denominación y, sin embargo, son consistentes con éste. La excepción es **C0403.1**, "Porcentaje de litros de diésel consumidos", porque la denominación no refleja con

precisión la lógica de la fórmula: ésta mide el cumplimiento del consumo programado de diésel, no el consumo como resultado deseable.

Conforme a lo analizado, se observa que diecisiete de los veinte indicadores de la MIR del Pp presentan simultáneamente las cinco características establecidas por la pregunta (**85%**). En consecuencia, corresponde asignar el nivel de respuesta **4**, en esta ocasión.

19. ¿El método de cálculo de los indicadores (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) es congruente con su nombre?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
La MIR del Pp se integra por 20 indicadores distribuidos en los cuatro niveles de objetivos: un indicador de Fin, un indicador de Propósito, cinco indicadores de Componentes y 13 indicadores de Actividades. Para valorar la congruencia entre el nombre de cada indicador y su método de cálculo, se analizó si la forma de medición expresada en la fórmula corresponde con aquello que el indicador declara medir.

Tabla 6. Congruencia entre el método de cálculo y el nombre de los indicadores de la MIR, 2026.

Identificador	Indicador	¿Existe congruencia entre el nombre del indicador y su método de cálculo?
F1	Variación Porcentual de la contribución al fortalecimiento de la calidad del servicio de transporte público	Sí
P1	Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público	Sí
C01.1	Porcentaje de unidades mejoradas	Sí
C02.1	Porcentaje de estaciones y terminales que se mejoran.	Sí
C03.1	Porcentaje de personal profesionalizado	Sí
C04.1	Porcentaje de cumplimiento de viajes	Sí
C05.1	Porcentaje de equipos de sistema electrónico mejorados	Sí
C0101.1	Porcentaje de ordenes de trabajo de mantenimiento realizadas.	Sí
C0102.1	Porcentaje de unidades disponibles para brindar el servicio	Sí
C0201.1	Porcentaje de cumplimiento del servicio de vigilancia	Sí
C0202.1	Porcentaje de cumplimiento del servicio de limpieza	Sí
C0203.1	Porcentaje de mantenimientos realizados a estaciones y terminales	Sí
C0301.1	Porcentaje de personal capacitado	Sí
C0302.1	Porcentaje de actividades para promover la perspectiva de género	Sí
C0303.1	Porcentaje de personal evaluado	Sí
C0401.1	Promedio de pasajeros trasladados sobre kilómetro recorrido	Sí
C0402.1	Porcentaje de puntualidad en traslados	Sí
C0403.1	Porcentaje de litros de diésel consumidos	**No**
C0501.1	Porcentaje del equipo de cobro con mantenimiento	Sí
C0502.1	Porcentaje de aplicativos actualizados	Sí

Fuente: Elaboración propia, de acuerdo con los resultados del análisis, en el **Anexo III**.

Se observa que 19 de los 20 indicadores (**95%**) presentan congruencia entre nombre y método de cálculo; la única excepción es **C0403.1**, “Porcentaje de litros de diésel consumidos”, ya que la fórmula mide el cumplimiento respecto del consumo programado, no el consumo de diésel como resultado en sí mismo.

20. ¿La descripción de los indicadores es congruente con su nombre y con su método de cálculo?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
La MIR del Pp se integra por 20 indicadores distribuidos en los cuatro niveles de objetivos: un indicador de Fin, un indicador de Propósito, cinco indicadores de Componentes y 13 indicadores de Actividades. Para valorar la congruencia de las descripciones, se analizó si cada una explica el fenómeno expresado en el nombre del indicador y si corresponde con la relación operacionalizada en su método de cálculo.

Tabla 7. Congruencia entre la descripción, el nombre y el método de cálculo de los indicadores de la MIR, 2026

Identificador	Indicador	¿Existe congruencia entre la descripción, el nombre del indicador y su método de cálculo?
F1	Variación porcentual de la contribución al fortalecimiento de la calidad del servicio de transporte público	Sí
P1	Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público	Sí
C01.1	Porcentaje de unidades mejoradas	Sí
C02.1	Porcentaje de estaciones y terminales que se mejoran	Sí
C03.1	Porcentaje de personal profesionalizado	Sí
C04.1	Porcentaje de cumplimiento de viajes	Sí
C05.1	Porcentaje de equipos de sistema electrónico mejorados	Sí
C0101.1	Porcentaje de órdenes de trabajo de mantenimiento realizadas	Sí
C0102.1	Porcentaje de unidades disponibles para brindar el servicio	Sí
C0201.1	Porcentaje de cumplimiento del servicio de vigilancia	Sí
C0202.1	Porcentaje de cumplimiento del servicio de limpieza	Sí
C0203.1	Porcentaje de mantenimientos realizados a estaciones y terminales	Sí
C0301.1	Porcentaje de personal capacitado	Sí
C0302.1	Porcentaje de actividades para promover la perspectiva de género	Sí
C0303.1	Porcentaje de personal evaluado	Sí
C0401.1	Promedio de pasajeros trasladados sobre kilómetro recorrido	Sí
C0402.1	Porcentaje de puntualidad en traslados	Sí
C0403.1	Porcentaje de litros de diésel consumidos	**No***
C0501.1	Porcentaje del equipo de cobro con mantenimiento	Sí
C0502.1	Porcentaje de aplicativos actualizados	Sí

NOTA: Es este indicador se observó que la denominación no refleja con precisión la lógica de la fórmula: ésta mide el cumplimiento del consumo programado de diésel, no el consumo como resultado deseable (véase la pregunta 18).
Fuente: Elaboración propia, de acuerdo con los resultados del análisis, en el **Anexo III**.

Como resultado, se observa que diecinueve de los 20 indicadores de la MIR (**95%**) presentan una descripción congruente con su nombre y con su método de cálculo, ellos en seguimiento del análisis de la **pregunta 19**, anterior.

21. ¿La descripción de las variables del método de cálculo del indicador permite entender todos los elementos o conceptos que ésta incluye?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
Desde la perspectiva de la ITE la descripción de las variables del método de cálculo ha resultado definitiva, en el análisis, para conocer con propiedad qué mide cada indicador y cómo operan las variables respecto del método de cálculo. Esto responde a un adecuado diseño conceptual de los indicadores, incluso en los casos en que existen áreas de oportunidad en la denominación, descripción o clasificación de los indicadores (por ejemplo, en los indicadores **F1**, y **C0403.1**).

SUBTEMA
RELEVANCIA

22. ¿En los indicadores se identifica claramente su contribución para verificar el logro del objetivo al cual está asociado (qué y en quién medirlo)?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
La MIR del Pp se integra por 20 indicadores distribuidos en los cuatro niveles de objetivos: un indicador de Fin, un indicador de Propósito, cinco indicadores de Componentes y 13 indicadores de Actividades. Para valorar la relevancia de cada indicador se analizó si contribuye a verificar el logro del objetivo.

Tabla 8. Resumen de la valoración de la relevancia de los indicadores de la MIR

Objetivo	Identificador	Indicador	Valoración sobre la relevancia
Contribuir a implementar un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible a los principales centros urbanos del Estado mediante un servicio público de transporte de calidad en las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez	**F1**	Variación Porcentual de la contribución al fortalecimiento de la calidad del servicio de transporte público	Es pertinente para el nivel Fin porque aproxima la contribución del programa a una mejora general en la calidad percibida del transporte público masivo en el Estado.
Las y los usuarios de las Rutas Troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez se encuentran satisfechos con la calidad del servicio de transporte	**P1**	Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público	El indicador se relaciona con cobertura o acceso al servicio, dimensión fundamental de la prestación de un bien público. Sin embargo, el indicador no mide cabalmente la satisfacción, como menciona el objetivo de nivel Propósito.
Unidades de transporte mejoradas	**C01.1**	Porcentaje de unidades mejoradas	Es relevante porque el Componente busca contar con unidades de transporte mejoradas, condición necesaria para la calidad y continuidad del servicio.
Terminales y estaciones mejoradas	**C02.1**	Porcentaje de estaciones y terminales que se mejoran.	Es relevante porque el Componente se refiere precisamente a terminales y estaciones mejoradas, y el indicador mide ese producto institucional.
Profesionalización realizada al personal	**C03.1**	Porcentaje de personal profesionalizado	Es relevante porque corresponde directamente al Componente de profesionalización del personal.
Traslados de ruta eficientados	**C04.1**	Porcentaje de cumplimiento de viajes	Es relevante para el Componente de traslados de ruta eficientados, ya que el cumplimiento de viajes

Objetivo	Identificador	Indicador	Valoración sobre la relevancia
			programados es una condición básica de eficiencia operativa.
Equipo de sistema electrónico de recaudo mejorado.	**C05.1**	Porcentaje de equipos de sistema electrónico mejorados	Es relevante porque el Componente busca mejorar el equipo del sistema electrónico de recaudo, elemento necesario para la operación del servicio.
Realización de ordenes de trabajo de mantenimientos.	**C0101.1**	Porcentaje de ordenes de trabajo de mantenimiento realizadas.	Es relevante porque la realización de órdenes de mantenimiento contribuye directamente a mantener o mejorar las unidades de transporte.
Optimización de disponibilidad de flotilla	**C0102.1**	Porcentaje de unidades disponibles para brindar el servicio	Es relevante porque la disponibilidad de flotilla está directamente vinculada con la capacidad de brindar el servicio y con la mejora de unidades.
Verificación de vigilancia	**C0201.1**	Porcentaje de cumplimiento del servicio de vigilancia	Es relevante porque la vigilancia contribuye a que terminales y estaciones funcionen en condiciones adecuadas para las personas usuarias.
Verificación de limpieza	**C0202.1**	Porcentaje de cumplimiento del servicio de limpieza	Es relevante porque la limpieza incide en las condiciones de uso de terminales y estaciones, que son el producto del componente C02.
Realización de mantenimiento a estaciones y terminales.	**C0203.1**	Porcentaje de mantenimientos realizados a estaciones y terminales	Es relevante porque la actividad se orienta directamente al mantenimiento de estaciones y terminales.
Implementación de capacitación al personal	**C0301.1**	Porcentaje de personal capacitado	Es relevante porque la capacitación es una actividad directamente vinculada con la profesionalización del personal.
Ejecución de actividades de sensibilización en perspectiva de género	**C0302.1**	Porcentaje de actividades para promover la perspectiva de género	Es relevante porque las actividades de sensibilización forman parte de la profesionalización institucional del personal, aunque su vínculo con el servicio operativo es indirecto.
Evaluación de desempeño al personal	**C0303.1**	Porcentaje de personal evaluado	Es relevante porque la evaluación permite verificar si la capacitación derivó en registros de desempeño o competencia.
Programación con base en afluencia de usuarios	**C0401.1**	Promedio de pasajeros trasladados sobre kilómetro recorrido	Es relevante porque ayuda a programar la operación con base en la afluencia de usuarios y en el uso efectivo de los kilómetros recorridos.
Supervisión de llegadas de puntualidad	**C0402.1**	Porcentaje de puntualidad en traslados	Es relevante porque la puntualidad es una dimensión sustantiva de los traslados eficientes y de la calidad del servicio.
Proyección de combustible para unidades	**C0403.1**	Porcentaje de litros de diésel consumidos	Es relevante porque el consumo de diésel forma parte de la

Objetivo	Identificador	Indicador	Valoración sobre la relevancia
			programación operativa de las unidades y permite dar seguimiento a la gestión de recursos.
Realización de mantenimiento a equipo de cobro	**C0501.1**	Porcentaje del equipo de cobro con mantenimiento	Es relevante porque el mantenimiento del equipo de cobro contribuye directamente al funcionamiento del sistema electrónico de recaudo.
Actualización del sistema electrónico de aplicativos.	**C0502.1**	Porcentaje de aplicativos actualizados	Es relevante porque la actualización de aplicativos contribuye a la mejora y operación del sistema electrónico de recaudo.

Fuente: Elaboración propia, de acuerdo con los resultados del análisis, en el Anexo III.

Se observa que los 19 indicadores de la MIR (**95%**) son relevantes, con la excepción del indicador **P1** “Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público”, pues no se vincula directamente con el cumplimiento del objetivo de su nivel en la MIR.

SUBTEMA
MONITOREABILIDAD

23. ¿Los indicadores de la MIR del Pp tienen establecidos medios de verificación con las siguientes características?

a. Nombre completo del documento que sustenta la información (acorde a las variables del indicador)
b. Nombre del área que genera o publica la información.
c. Periodicidad con que se genera el documento (debe coincidir con la frecuencia de medición del indicador)
d. En su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **4**, "Del 85 al 100% de los indicadores de la MIR del programa tienen medios de verificación que cumplen con las características establecidas."
- Justificación:

Todos los indicadores de la MIR cuentan con un medio de verificación señalado, pero no todos cumplen simultáneamente con los cuatro criterios establecidos. A continuación, se detallan los hallazgos:

a) Los 20 indicadores de la MIR del Pp (**100%**) establecen el nombre del documento que sustenta la información de manera acorde con las variables del indicador, ya sea mediante encuestas, registros internos, bitácoras, dictámenes, reportes, listas, constancias, evaluaciones, facturas o formatos de instalación. No se identifican indicadores que incumplan esta característica, por lo que se cumple cabalmente.
b) Los 20 indicadores de la MIR del Pp (**100%**) identifican el área que genera o publica la información, ya sea mediante una fuente externa, como la ENCIG del INEGI, o mediante áreas internas como Comunicación, Mantenimiento, Operaciones, Recursos Humanos, Sistemas o la Unidad de Igualdad de Género. No se identifican indicadores que incumplan esta característica, por lo que se cumple cabalmente.
c) Dieciocho de los 20 indicadores de la MIR del Pp (**90%**) establecen una periodicidad del medio de verificación congruente con la frecuencia de medición del indicador. Las excepciones son: **1)** el indicador **C01.1**, "Porcentaje de unidades mejoradas", cuya ficha técnica señala una frecuencia de medición "Trimestral" pero su medio de verificación indica "Trimensual", así como **2)** el indicador **C0502.1**, "Porcentaje de aplicativos actualizados", ya que el indicador tiene una frecuencia Anual, pero el medio de verificación señala una periodicidad Mensual.
d) Dos de los 20 indicadores de la MIR del Pp (10%) remiten a fuentes electrónicas públicas y, en ambos casos, incorporan la liga correspondiente: F1, mediante la página de la ENCIG del INEGI, y C0302.1, mediante la página oficial de la OTV. En los 18 indicadores restantes no aplica esta característica, al tratarse de registros, bitácoras o documentos internos. No se identifican incumplimientos en los casos aplicables.

Conforme a lo analizado, se observa que 18 de los 20 indicadores de la MIR del Pp presentan simultáneamente las cuatro características establecidas por la pregunta (**90%**). La excepción es

C0502.1, por no coincidir la periodicidad del medio de verificación con la frecuencia de medición del indicador. En consecuencia, corresponde asignar el nivel de respuesta **4**.

24. ¿La frecuencia de los medios de verificación de todas sus variables es consistente con la frecuencia de medición de los indicadores?

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **4**, “Del 85 al 100% de los indicadores de la MIR del programa presentan consistencia con la frecuencia de medición de los indicadores.”
- Justificación:

Dieciocho de los 20 indicadores de la MIR del Pp (**90%**) presentan una frecuencia de los medios de verificación consistente con la frecuencia de medición de sus variables. Las excepciones, en consistencia con la **pregunta 23** (previa) son: **1)** el indicador **C01.1**, "Porcentaje de unidades mejoradas", cuya ficha técnica señala una frecuencia de medición "Trimestral" pero su medio de verificación indica "Trimensual" así como **2)** el indicador **C0502.1**, "Porcentaje de aplicativos actualizados", ya que el indicador tiene frecuencia de medición Anual, mientras que el medio de verificación se reporta con periodicidad Mensual. Por lo anterior, corresponde asignar el nivel de respuesta **4** a esta pregunta.

SUBTEMA
ADECUACIÓN

25. ¿La información que proporcionan los indicadores permite valorar el desempeño del Programa en el nivel de objetivos al que está asociado?

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **4**, “Del 85 al 100% de los indicadores de la MIR del programa presentan información para valorar el desempeño.”
- Justificación:

Dieciocho de los veinte indicadores de la MIR del Pp (**90%**) proporcionan información que permite valorar el desempeño del Programa en el nivel de objetivos al que están asociados. Las excepciones son **P1**, “Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público”, porque mide cobertura, pero no captura directamente el cambio central esperado a nivel Propósito, es decir, la satisfacción con la calidad del servicio. Por otra parte, el indicador **C0403.1**, “Porcentaje de litros de diésel consumidos” puede ser útil para la gestión operativa, pero no es plenamente adecuado en su formulación actual, ya que puede interpretarse su resultado deseable como un mayor consumo, cuando en realidad mide un estándar de consumo. Conforme a lo anterior, 18 de los 20 indicadores cumplen esta característica, por lo que corresponde asignar el nivel de respuesta **4**.

26. ¿La información que proporcionan los indicadores es apropiada para delimitar si éstos son considerados indicadores Estratégicos o de Gestión?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
Los 20 indicadores de la MIR del Pp (**100%**) proporcionan información apropiada para delimitar si son indicadores Estratégicos o de Gestión. **F1** y **P1** se clasifican como Estratégicos porque se ubican en los niveles de Fin y Propósito y aportan información sobre resultados del Programa (incluida su cobertura); los cinco indicadores de Componentes y los 13 indicadores de Actividades se clasifican como de Gestión porque miden productos, servicios o acciones operativas necesarias para la ejecución del Pp. No se identifican indicadores que incumplan esta característica, por lo que se cumple cabalmente.

27. ¿La dimensión identificada en los indicadores se considera la adecuada para el nivel de objetivos al que pertenece?

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **4**, “Del 85 al 100% de los indicadores de la MIR del programa presentan la dimensión adecuadamente seleccionada.”
- Justificación:

Dieciocho de los 20 indicadores de la MIR del Pp (**90%**) tienen una dimensión adecuada para el nivel de objetivos al que pertenecen. Las excepciones son **P1**, “Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público”, porque se registra como indicador de Eficacia, pero a nivel Propósito el objetivo central es la satisfacción con la calidad del servicio, por lo que la medición de cobertura no refleja plenamente la dimensión esperada; y **C0403.1**, “Porcentaje de litros de diésel consumidos”, porque se registra como de Eficacia, aunque su contenido corresponde más a control operativo del uso de recursos (Eficiencia). En consecuencia, 18 de los 20 indicadores cumplen esta característica, por lo que corresponde asignar el nivel de respuesta **4**.

28. ¿Los supuestos definidos para cada uno de los indicadores están fuera del ámbito de control del Programa y éstos corresponden invariablemente a los riesgos externos que pueden afectar el cumplimiento del indicador?

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **4**, "Del 85 al 100% de los indicadores de la MIR del programa presentan supuestos en el ámbito externo, es decir, son riesgos externos."
- Justificación:

Del análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) y, al agrupar las variaciones de redacción, es posible identificar diecisiete conceptos únicos planteados como supuestos a lo largo de todos los objetivos.
De este universo, trece de los conceptos cumplen con el criterio de externalidad (el 80% de los postulados), mientras que cuatro conceptos son netamente internos y fallan esta prueba de la Metodología de Marco Lógico.

Supuestos que NO cumplen con la externalidad (Factores Internos)
Los supuestos que recaen en el control directo y la responsabilidad gerencial de OTV se concentran en el rubro de recursos humanos y capacitación, a saber:

- "El personal capacitado cumple con las competencias adecuadas" (supuesto en los objetivos **C03**, **C0301** y **C0303**). Es responsabilidad directa de la entidad diseñar, impartir o contratar capacitaciones pertinentes que aseguren la obtención de dichas competencias.
- "Los empleados aceptan ser capacitados" o "El personal está dispuesto a realizar las capacitaciones y actividades" (supuesto en los objetivos **C03**, **C0301**, **C0302** y **C0303**). La asistencia y disposición a la capacitación es un tema de clima laboral, liderazgo y normativa interna, que es vinculante de acuerdo con la relación laboral entre OTV y sus colaboradores.
- "El personal culmina las capacitaciones y cursos implementados" (supuesto en **C0302**). Garantizar la culminación y acreditación es un indicador directo de la gestión de recursos humanos.

En este contexto analítico, casi todos los objetivos cuentan con supuestos que cumplen con la característica de externalidad, excepto por la Actividad **C0302**, lo cual constituye un aspecto crítico de la lógica vertical de la MIR. Para dar respuesta a la pregunta, 19 de los 20 (**95%**) indicadores de la MIR, en consecuencia, cuentan con supuestos que están fuera del ámbito de control del Programa y éstos corresponden invariablemente a los riesgos externos que pueden afectar el cumplimiento del indicador. Por tanto, se asigna el nivel de respuesta **4** a esta pregunta.
A continuación se agrupan los supuestos válidos de externalidad (que serán analizados en la pregunta siguiente):

Supuestos que cumplen con la externalidad

Se observan trece conceptos globales que cumplen con el requisito de externalidad, que aparecen agrupados en grandes categorías de riesgo operativo:

- **Acción de Terceros Institucionales:**
  1. El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) realiza la encuesta ENCIG bianualmente.

- **Condiciones del Mercado Especializado:**
  2. Existen proveedores adecuados para mantenimiento, vigilancia, limpieza y adquisición de equipos.
  3. Existen capacitaciones adecuadas para el puesto en el mercado.
  4. Existen unidades con necesidad de mantenimiento (demanda de refacciones/servicios).
- **Clima y Siniestralidad:**
  5. Existen condiciones climatológicas adecuadas (no hay daños a infraestructura).
  6. Las unidades sufren muy pocos accidentes de tránsito.
  7. El sistema no se ve afectado por manifestaciones, accidentes u otros eventos fortuitos.
- **Comportamiento y Disposición del Usuario:**
  8. Las personas usan el transporte público (existe afluencia suficiente).
  9. Los usuarios cuidan y respetan las unidades y estaciones.
  10. Los usuarios hacen uso adecuado de los aplicativos y equipos de recaudo.
  11. Los habitantes muestran apertura/interés para contestar las encuestas.
- **Entorno Urbano y Vía Pública:**
  12. Se cuenta con acceso (libre tránsito) a las terminales y estaciones.
- **Infraestructura de Telecomunicaciones (Terceros):**
  13. El sistema de recaudo transmite todas las validaciones diarias (asumiendo que depende de redes de conectividad externas).

Es importante distinguir en la evaluación entre la coherencia narrativa (lógica vertical) y el rigor técnico del diseño (lógica horizontal), dimensiones ambas que afectan a los supuestos. Si bien los factores internos detectados en el rubro de capacitación funcionan como puentes causales narrativos para explicar cómo se alcanzan los objetivos superiores, fallan la prueba técnica de externalidad exigida por la Metodología de Marco Lógico, al tratarse de responsabilidades gerenciales directas, mediante un análisis muy detallado. Este discernimiento permite depurar la Matriz y aislar los verdaderos riesgos externos del Programa, junto con la valoración de que cumplan con ser riesgos críticos para el logro de los objetivos. Este análisis se realiza en la pregunta siguiente.

29 ¿Los supuestos identificados representan riesgos críticos para el cumplimiento de los objetivos del Programa?

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **3**, "Del 70 al 84% de los indicadores de la MIR del programa presentan supuestos de riesgos críticos para el cumplimiento de los objetivos."
- Justificación:

Al analizar los trece conceptos globales identificados como externos en la **pregunta 28** anterior, se advierte que sólo siete de los diecisiete conceptos globales (41%) son, a la vez, externos y representan riesgos críticos de incumplimiento. Se descartaron todos los supuestos que no estaban relacionados directamente con el logro del indicador. Los siete supuestos críticos agrupados temáticamente son los siguientes:

- **Condiciones del Mercado Especializado:**
  1. Existen proveedores adecuados para realizar el mantenimiento a las unidades, el servicio de vigilancia, el servicio de limpieza y para adquirir el equipo necesario.
  2. Existen capacitaciones adecuadas para el puesto.
- **Condiciones Operativas y Mantenimiento:**
  3. Existen unidades con necesidad de mantenimiento.
  4. Se cuenta con las condiciones climatológicas para realizar los mantenimientos.
  5. Se cuenta con acceso a terminales y estaciones.
- **Siniestralidad y Entorno Urbano:**
  6. El sistema de transporte de las rutas no se ve afectado por accidentes, manifestaciones, condiciones climatológicas y demás eventos fortuitos.
- **Infraestructura de Telecomunicaciones:**
  7. El sistema de recaudo transmite todas las validaciones diarias de usuarios en todas las estaciones de las rutas troncales.

Conforme a lo anterior se identifican como objetivos sin supuestos críticos los seis siguientes: Fin, Propósito, **C02**, **C04**, **C0102** y **C0302**. El resto de los objetivos cuenta con al menos un supuesto simultáneamente externo y crítico, por lo que 14 de los 20 objetivos (**70%**) cuentan con supuestos en términos de la pregunta y debe asignarse el nivel de respuesta **3**, en esta ocasión.

A continuación, se especifican los seis conceptos globales que, siendo externos, no cumplen con el requisito de importar riesgos críticos al cumplimiento de los objetivos:

1. El INEGI realiza la aplicación de la encuesta de satisfacción. El supuesto pertenece al indicador, no al objetivo.
2. Las unidades sufren muy pocos accidentes. No está relacionado con el objetivo de mejora de la flota.
3. Las personas usan el transporte público / existe afluencia. No condiciona la ejecución de los objetivos a cargo de OTV.
4. Los usuarios cuidan y respetan las unidades y estaciones. No relacionado con los objetivos a cargo de OTV.
5. Los usuarios hacen uso adecuado de aplicativos y equipos No relacionado con los objetivos a cargo de OTV.
6. Los habitantes/usuarios muestran apertura e interés para contestar las encuestas. El supuesto pertenece al indicador, no al objetivo.



SUBTEMA
DEFINICIÓN DE METAS

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

a. Cuentan con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.
b. Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas.
c. Son factibles de alcanzar, considerando la normatividad, los plazos, los recursos humanos y financieros con los que cuenta el Programa.

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí
- Nivel: **3**, "Del 70 al 84% de las metas de los indicadores del Programa tienen las características establecidas."
- Justificación:

De acuerdo con lo desarrollado en el **Anexo VII** de este documento, se presenta este resumen:

Tabla 9. Tabla resumen del **Anexo VII** respecto de las metas de la MIR para 2026

Identificador	Indicador	Criterios de valoración			Principales áreas de oportunidad
		Unidad de medida	Orientadas a impulsar el desempeño	Factibles	
Nivel de objetivos Fin					
F1	Variación porcentual de la contribución al fortalecimiento de la calidad del servicio de transporte público	Sí	**No**	Sí	Se requiere alinear la trayectoria de la meta con el sentido ascendente del indicador, precisando que el resultado esperado corresponda a una variación positiva respecto del estudio inmediato anterior.
Nivel de objetivos Propósito					
P1	Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
Nivel de objetivos Componente					
C01.1	Porcentaje de unidades mejoradas	Sí	**No**	Sí	Se requiere ajustar la línea base del indicador, conforme a su desempeño real.
C02.1	Porcentaje de estaciones y terminales que se mejoran.	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
C03.1	Porcentaje de personal profesionalizado	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
C04.1	Porcentaje de cumplimiento de viajes	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*

Identificador	Indicador	Criterios de valoración			Principales áreas de oportunidad
		Unidad de medida	Orientadas a impulsar el desempeño	Factibles	
C05.1	Porcentaje de equipos de sistema electrónico mejorados	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
Nivel de objetivos Actividad					
Componente C01					
C0101.1	Porcentaje de órdenes de trabajo de mantenimiento realizadas.	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
C0102.1	Porcentaje de unidades disponibles para brindar el servicio	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
Componente C02					
C0201.1	Porcentaje de cumplimiento del servicio de vigilancia	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
C0202.1	Porcentaje de cumplimiento del servicio de limpieza	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
C0203.1	Porcentaje de mantenimientos realizados a estaciones y terminales	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
Componente C03					
C0301.1	Porcentaje de personal capacitado	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
C0302.1	Porcentaje de actividades para promover la perspectiva de género	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
C0303.1	Porcentaje de personal evaluado	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
Componente C04					
C0401.1	Promedio de pasajeros trasladados sobre kilómetro recorrido	Sí	**No**	Sí	Es requerido precisar si la meta busca aumentar la ocupación del servicio o evitar saturación; con base en ello, debe alinearse el sentido y la trayectoria del indicador.
C0402.1	Porcentaje de puntualidad en traslados	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
C0403.1	Porcentaje de litros de diésel consumidos	Sí	**No**	Sí	Se requiere aclarar la lógica de desempeño de la meta —cumplimiento exacto, reducción del consumo o control de desviaciones— y alinear posteriormente el sentido y la trayectoria.
Componente C05					

Identificador	Indicador	Criterios de valoración			Principales áreas de oportunidad
		Unidad de medida	Orientadas a impulsar el desempeño	Factibles	
C0501.1	Porcentaje del equipo de cobro con mantenimiento	Sí	Sí	Sí	*No se identifican áreas de oportunidad en esta meta.*
C0502.1	Porcentaje de aplicativos actualizados	Sí	**No**	Sí	Es necesario justificar técnicamente la meta de 44.64% y revisar la congruencia entre periodicidad, sentido y trayectoria para que el avance esperado sea claro.

Fuente: Elaboración propia, de acuerdo con los resultados del análisis.

En seguimiento a lo presentado en la tabla, se observa que las metas de los indicadores presentan las siguientes características:

a) Las 20 metas de los indicadores de la MIR del Pp (**100%**) cuentan con unidad de medida. Sin embargo, al analizar la congruencia entre metas y trayectorias de los indicadores, (**F1**, **C0303.1**, **C0401.1**, **C0403.1** y **C0502.1)** se identifican discrepancias entre trayectoria y sentido de los indicadores entre las Fichas Técnicas y la MIR o bien, precisamente, incongruencia entre los valores asignados a las metas y la trayectoria/sentido descritos en los documentos normativos. De las 20 metas, sólo 15 (**75%**) cumplen con esta característica.

b) De las 20 metas de los indicadores de la MIR del Pp, quince (**75%**) están orientadas a impulsar el desempeño, en tanto establecen referentes de avance asociados al cumplimiento de resultados, productos o acciones del Programa. Las excepciones se identifican en los indicadores **F1**, **C01.1**, **C0401.1**, **C0403.1** y **C0502.1.** El dictamen en estos último tres casos se relaciona, sobre todo, a la falta de claridad sobre el funcionamiento de los indicadores, que debería atenderse mediante el fortalecimiento de sus descripciones. En el caso de **F1** y **C01.1** existe incongruencia entre las metas establecidas, el sentido afirmado en las Fichas Técnicas y la trayectoria observada respecto de la línea base, por lo que es necesario que OTV revise estos indicadores a profundidad para asegurarse que orienten a un mejor desempeño institucional, realizando los ajustes necesarios.

c) Las 20 metas de los indicadores de la MIR del Pp (**100%**) son factibles de alcanzar, considerando que se vinculan con universos programados, registros administrativos, capacidades operativas o fuentes institucionales disponibles para el Programa. No se identifican metas que incumplan esta característica, por lo que se cumple cabalmente.

Al cumplirse las tres características previstas en la pregunta en quince de los veinte indicadores (**75%**), se asigna el nivel de respuesta **3** a esta pregunta.

31. ¿Los indicadores de la MIR del Programa presupuestario contemplan línea base y existe un sustento de la misma a partir de los siguientes criterios?

a. Se empleó algún procedimiento técnico o series de información, pero la decisión se basó en otros criterios para la determinación final en el establecimiento de valores.
b. Se emplearon series de información y se recurrió a opinión de expertos o procedimientos precisos, pero se consideraron otros criterios para la decisión final en el establecimiento de los valores.
c. Se emplearon series de información y se recurrió a la opinión de expertos o procedimientos precisos para la decisión final en el establecimiento de valores.

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **4**, “Del 85 al 100% de los indicadores cumplen con todas las características de la pregunta.”
- Justificación:

De acuerdo con la información proporcionada por OTV a la ITE en reunión de trabajo sobre el proceso de planeación de metas, se observó que en el cálculo de los valores se emplean series de información existentes en cada uno de los departamentos operativos de la Operadora, de manera que se considera que existen procedimientos precisos, en el ámbito operativo, para determinar su aproximación para el ejercicio fiscal siguiente. Esto es, a la vez, razonable y deseable en un organismo que presta servicios con especialización técnica. En esta medida, se concede que la totalidad de las metas (20/20, **100%**) cumplen con todas las características establecidas en la pregunta, es decir “Se [emplean] series de información y se [recurre] a (…) procedimientos precisos para la decisión final en el establecimiento de valores” por lo que corresponde asignar el nivel de respuesta **4**.

32. ¿Se consideró la opinión de los actores clave en la definición de la meta?

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí.
- Nivel: **3**, “Se realizaron consultas a las distintas áreas relacionadas con la gestión y operación del Programa y se documentó este proceso””
- Justificación:

En seguimiento al análisis de la **pregunta 31** (previa) el procedimiento de planeación de metas considera la participación de los departamentos operativos de OTV como actores clave del proceso, quienes cuentan con sus decisiones fundamentadas y debidamente documentadas en las bitácoras operativas y los análisis que se desprenden de ellas. En esta razón, se confiere el máximo nivel de respuesta a esta pregunta, pues se considera que tal es descriptivo del proceso de planeación de metas en OTV.

SÍNTESIS DEL ANÁLISIS DE LA LÓGICA VERTICAL Y HORIZONTAL DE LA MIR

33. Analizar la lógica vertical y horizontal de la Matriz de Indicadores para Resultados del Pp.

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:

Sobre la lógica vertical

La lógica vertical de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) examina la congruencia y validez de las relaciones causales (hipótesis de causalidad) desde los niveles inferiores hasta los superiores. En la Metodología de Marco Lógico (MML), esta lógica exige que si se llevan a cabo las Actividades y se cumplen los supuestos, se producen los Componentes; si se entregan los Componentes y se cumplen los supuestos, se logra el Propósito; y si se logra el Propósito, se contribuye significativamente al Fin.

Valoración operativa de la lógica vertical

Al analizar los vínculos causales del Programa, se observa el siguiente comportamiento:

- **Relación Actividad-Componente:** La provisión de los productos estratégicos del Programa (unidades y terminales mejoradas, personal profesionalizado y rutas eficientadas) es el resultado directo de la ejecución lógica de las actividades operativas descritas (mantenimiento, verificación, capacitación y programación). Aunque los supuestos actúan como enlaces narrativos, fallan en su naturaleza externa (al ser en su mayoría condiciones de control interno de Recursos Humanos u Operaciones).
- **Relación Componente-Propósito:** La articulación técnica es adecuada. Entregar infraestructura de transporte en óptimas condiciones, sistemas de recaudo funcionales y personal capacitado es la precondición institucional necesaria para que los usuarios de las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez estén satisfechos con la calidad del servicio.
- **Relación Propósito-Fin:** Existe plena correspondencia. Subsanar la insatisfacción de los usuarios (Propósito) abona directamente al objetivo de orden superior del Estado: implementar un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna y de calidad (Fin).

La lógica vertical de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Programa presupuestario (Pp) presenta una hipótesis causal parcialmente consistente. Existe una alineación discursiva adecuada: el diagnóstico identifica la insatisfacción de los usuarios frente a la calidad del transporte, el Propósito proyecta revertir esta situación garantizando dicha satisfacción, y el Fin se ancla en un objetivo superior de movilidad urbana moderna e intermodal. A nivel táctico, los Componentes (unidades y terminales mejoradas, personal profesionalizado, rutas eficientadas y sistemas de recaudo actualizados) configuran una provisión de bienes y servicios que, en términos normativos, resultan necesarios para detonar el Propósito.

Sobre la lógica horizontal

La lógica horizontal evalúa la robustez del diseño probatorio del Programa; es decir, garantiza que los objetivos (resúmenes narrativos) sean evaluables empíricamente a través de un conjunto armónico y verificable integrado por indicadores, metas y medios de verificación, complementados por los supuestos reales que condicionan el éxito de la intervención.

Valoración operativa de la lógica horizontal

El análisis exhaustivo de los indicadores refleja que cuentan con unidad de medida estandarizada, medios documentales institucionales factibles y metas alcanzables, el andamiaje presenta fisuras críticas:

- El indicador de Propósito exhibe una desconexión cualitativa al medir cobertura poblacional en lugar de la satisfacción de los usuarios requerida por el objetivo.
- Persisten incongruencias técnicas entre el sentido y la trayectoria de las metas en indicadores operativos (como el consumo de diésel o la actualización de aplicativos), restándoles capacidad para orientar efectivamente el desempeño.
- Finalmente, la carencia absoluta de un bloque de supuestos verdaderamente externos y críticos (mezclando responsabilidades administrativas con riesgos) deja a la medición desprovista del contexto de mercado y entorno urbano.

En conclusión, aunque los indicadores poseen un andamiaje funcional básico (nombres, descripciones, fórmulas y metas cuantificables), la capacidad de la matriz para fungir como una herramienta efectiva de evaluación del desempeño se ve mermada por inconsistencias metodológicas en la medición cualitativa, la formulación matemática y, de manera muy aguda, en la definición de los supuestos, los cuales fallan la prueba de externalidad, desprotegiendo la lógica causal frente a los verdaderos riesgos del entorno.

34. Derivado del análisis y de las respuestas a las preguntas de este apartado, identificar y señalar áreas de oportunidad de mejora en la MIR del Pp.

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
A continuación, se sistematizan las áreas de mejora identificadas a lo largo de este tema del Informe y se relacionan con propuestas de acción para su oportuna atención.

Tabla 10. Áreas de oportunidad, criterios de rediseño y propuestas de mejora derivadas del análisis de la MIR

Área de oportunidad identificada	Criterios de rediseño	Propuesta de mejora
El indicador de Propósito (**P1**) mide la cobertura del Pp, pero no aporta una medición directa del objetivo central del Programa (aumentar la satisfacción de las personas usuarias).	A nivel Propósito es recomendable emplear indicadores de cobertura, pero como de Aportación Marginal, respecto de uno principal que tenga como finalidad medir directamente el grado del logro del objetivo central de la intervención.	Valorar la pertinencia de incluir un indicador que compare la satisfacción de las personas de usuarios de rutas troncales, sustentado en instrumentos ya existentes de certificación en materia de calidad en el servicio, conforme a la propuesta de la ITE en el **Anexo II**.
Se requiere optimizar la denominación de algunos indicadores, conforme a los parámetros de Claridad de la metodología de Evaluación (indicadores **F1**, **C0102.1**, **C0302.1**)	Los indicadores deben presentar nombres cortos (sugerido menos de diez palabras) y sin verbos en infinitivo.	Ajustar los nombres de los indicadores siguiendo la propuesta del **Anexo II**.

Área de oportunidad identificada	Criterios de rediseño	Propuesta de mejora
Incongruencias entre trayectoria, sentido y metas asignadas a los indicadores (**F1** y **C01.1**).	Alinear paramétricamente el sentido, trayectoria y meta programada para evitar distorsiones en la evaluación del desempeño.	Verificar la congruencia entre trayectoria, sentido y metas a lo largo de la MIR.
Una importante porción de los supuestos definidos en la MIR no cumple simultáneamente con los parámetros de externalidad y, en consecuencia, de ser obstáculos críticos para el logro de los objetivos, conforme a la MML.	Es necesario garantizar que los riesgos reflejen verdaderas externalidades (clima, mercado, acciones de terceros) no controlables por OTV y, al mismo tiempo, condiciones para el logro de los objetivos, de manera directa y congruente con el planteamiento de los resúmenes narrativos.	Depurar y actualizar la estructura de los supuestos de la MIR, siguiendo la propuesta del **Anexo II**.

Fuente: Elaboración propia, de acuerdo con los resultados del análisis.

En términos del análisis desarrollado en los reactivos de este Tema, así como en cuanto a las propuestas de mejora contenidas en esta pregunta, se emite la siguiente:

➡ Recomendación

- Revisar cada uno de los elementos que integran a la lógica vertical y horizontal de la MIR para asegurarse de que cumplan con las características solicitadas por la MML, considerando las **propuestas de mejora específicas** formuladas en la **pregunta 34** y el **Anexo II.** "De la lógica vertical y horizontal de la Matriz" de este **Informe**.

TEMA VII.

RECURSOS, USO, SOSTENIBILIDAD Y TRANSPARENCIA



35. ¿Se cuenta con los recursos humanos y materiales para la gestión de los indicadores, es decir, la recolección y procesamiento de los datos, su estimación y seguimiento?

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí
- Nivel: **3**, "El Programa cuenta con recursos materiales y recursos humanos para realizar la gestión de los indicadores y se cuenta con evidencia documentada."
- Justificación:

De acuerdo con la información proporcionada a la ITE durante la entrevista con el personal operativo del Programa, las actividades de recolección y procesamiento de datos, así como la estimación y seguimiento de los indicadores de la MIR, son realizadas por el Departamento de Recursos Financieros y Contabilidad, en coordinación con las áreas involucradas en la operación del Pp. A pregunta expresa de la ITE, el personal responsable señaló que el Programa cuenta con recursos humanos suficientes para desarrollar estas tareas y con los recursos materiales requeridos, incluidos equipo de oficina y equipo de cómputo. Las actividades asociadas con la gestión de los indicadores se encuentran incorporadas en la operación ordinaria del Programa y son realizadas mediante la coordinación entre el área contable, las áreas operativas y las áreas responsables de generar la información sustantiva.

La información obtenida mediante entrevista se encuentra respaldada por el Manual de Organización de la Operadora. Este documento identifica formalmente al Departamento de Recursos Financieros y Contabilidad, así como al personal especializado y auxiliar adscrito a éste, y le asigna funciones relacionadas con la planeación y control de la gestión financiera, contable y administrativa, el establecimiento de sistemas de control interno y la elaboración de informes contables y financieros. Asimismo, el Manual establece que la Dirección Administrativa es responsable de administrar los recursos humanos, materiales, financieros y de información, así como de definir directrices para el diseño e implantación de sistemas y procedimientos de información y control. De manera complementaria, el Departamento de Recaudo genera estadísticas sobre validaciones de usuarios y recaudación, mientras que el Departamento de Sistemas proporciona herramientas tecnológicas, crea y administra bases de datos y programas, mantiene los equipos de cómputo y brinda soporte a las áreas de la Operadora. El Departamento de Operaciones también genera y resguarda registros relacionados con la operación del servicio y elabora reportes derivados de los sistemas de geolocalización.

Por consiguiente, se cuenta con evidencia documental de las áreas, los recursos humanos y las funciones institucionales que permiten generar, procesar y resguardar la información utilizada para el seguimiento de los indicadores. En conjunto con lo señalado por el personal operativo respecto de la disponibilidad de equipo de oficina y de cómputo, la evidencia permite asignar el nivel **3**.

36. ¿La información del cálculo de los indicadores de nivel Propósito es necesaria para la toma de decisiones de la dirección del Programa?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo

➡ Justificación:

La información generada por el indicador de nivel Propósito puede constituir un insumo necesario para la toma de decisiones de la dirección del Programa, particularmente para conocer la cobertura y el alcance del servicio de transporte público proporcionado mediante las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez.

En la MIR vigente, el indicador de nivel Propósito se denomina “Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público” y mide la proporción de usuarios beneficiados por el transporte público de las rutas troncales respecto de la población utilizada como referencia. Durante la entrevista, el personal operativo señaló que esta información es considerada para el seguimiento de la calidad del Programa.

La información generada por el indicador puede apoyar decisiones relacionadas con la planeación de la cobertura, la operación de las rutas, la definición de metas para ejercicios posteriores y la identificación de zonas o grupos que presentan menores niveles de acceso al servicio. El Manual de Organización también asigna a las áreas directivas, administrativas y operativas funciones relacionadas con la generación de reportes, estadísticas e información para la planeación, el control y la toma de decisiones.

No obstante, debe señalarse que el indicador de Propósito se aproxima principalmente a la cobertura del servicio, mientras que el resumen narrativo del nivel Propósito enfatiza la satisfacción con la calidad del transporte. Por ello, aunque la información del indicador es necesaria para la toma de decisiones directivas, su utilidad sería mayor si se complementa con información directa sobre satisfacción usuaria, percepción de calidad, puntualidad, accesibilidad y condiciones efectivas del servicio. Ello, conforme a la propuesta de fortalecimiento de la MIR que se desarrolla en el **Anexo II** de este documento.

37. Defina el mecanismo por el cual se obtienen datos que permitan conocer las necesidades de los principales usuarios del Pp

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo

➡ Justificación:

De acuerdo con la información proporcionada a la ITE durante la entrevista con el personal operativo del Programa, no se cuenta con un mecanismo formal e integral específicamente diseñado para identificar, sistematizar y dar seguimiento a las necesidades de las personas usuarias de las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez.

No obstante, el Manual de Organización permite identificar la existencia de un mecanismo básico de recepción de información. Entre las funciones asignadas al Departamento de Sistemas se encuentra la atención y seguimiento de las solicitudes y quejas telefónicas y electrónicas presentadas por las personas usuarias del Servicio Público de Transporte. A través de estos canales, la Operadora puede recibir información directa sobre fallas, inconformidades, necesidades de atención y condiciones de prestación del servicio.

Esta información puede complementarse con los registros generados por otras áreas. El Departamento de Operaciones produce reportes sobre el funcionamiento de las unidades, tiempos, velocidad, ubicación, incidencias y fallas en los sistemas de geolocalización. Por su parte, el Departamento de Recaudo genera estadísticas sobre las validaciones de usuarios y los ingresos obtenidos mediante la prestación del servicio. Estos registros permiten identificar patrones operativos y de utilización, aunque no reflejan por sí mismos las necesidades, percepciones y prioridades expresadas directamente por las personas usuarias.

Lo señalado en el Manual no contradice la información obtenida mediante entrevista. Si bien existen canales para recibir solicitudes y quejas, no se identificó un procedimiento formal que establezca cómo deben clasificarse, sistematizarse y analizarse; con qué periodicidad deben elaborarse reportes; qué áreas deben participar en su revisión; cómo debe darse seguimiento a cada asunto; ni de qué manera la información obtenida debe traducirse en ajustes a la operación, al diseño o a los indicadores del Programa.

Tampoco se proporcionó evidencia de la aplicación periódica de encuestas, grupos de consulta, entrevistas, mecanismos de participación u otros instrumentos que permitan conocer las necesidades de las personas que no presentan directamente una solicitud o queja. Por lo anterior, el Programa cuenta con canales reactivos para recibir información de sus usuarios, principalmente mediante solicitudes y quejas telefónicas y electrónicas, pero no dispone de un mecanismo integral y sistemático para identificar, priorizar, actualizar y dar seguimiento a sus necesidades. Por tal razón, se propone la siguiente:

➡ Recomendación

- Diseñar e implementar un mecanismo sencillo de identificación de necesidades de información de los usuarios de la MIR, tanto internos como externos, que permita documentar qué áreas utilizan la información, así como detectar las necesidades de información de las y los usuarios del servicio prestado en el contexto del Pp.

38. ¿Con qué frecuencia se da seguimiento a las necesidades de información contenida en los indicadores por parte de los principales usuarios identificados?

- Tipo de pregunta: Binaria
- Respuesta: Sí
- Nivel: **1**, "Los usuarios brindan seguimiento a las necesidades de información poco frecuente."
- Justificación:

En seguimiento a lo establecido en la pregunta previa (37), no se identificó un mecanismo formal mediante el cual el Programa dé seguimiento sistemático a las necesidades de información contenidas en los indicadores por parte de sus principales usuarios. De acuerdo con la información provista a la ITE en entrevista con el personal operativo del Programa, dicho seguimiento se realiza con poca frecuencia.

Esta valoración es consistente con el hecho de que la MIR genera información útil para el seguimiento operativo del Pp, pero no existe evidencia de un procedimiento específico para revisar periódicamente si los indicadores continúan respondiendo a las necesidades de información de sus usuarios internos, ni para actualizar dichas necesidades en función de cambios en la operación, la planeación o la toma de decisiones directivas.

Por lo anterior, se asigna el nivel de respuesta **1** al reactivo. La información de desempeño sí se revisa en el marco del seguimiento institucional de la MIR; sin embargo, el seguimiento específico a las necesidades de información de sus usuarios no se encuentra formalizado y, de acuerdo con lo señalado por el ente evaluado, ocurre con poca frecuencia.

39. ¿La información generada por la MIR y sus indicadores es utilizada en procesos de toma de decisiones presupuestarias?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:

De acuerdo con la información provista a la ITE en entrevista con el personal operativo del Programa, la información generada por la MIR y sus indicadores sí es utilizada en procesos de toma de decisiones presupuestarias, particularmente en decisiones asociadas con la operación del servicio y con rubros de gasto directamente vinculados al funcionamiento de las rutas troncales.

El personal operativo señaló específicamente que la información de la MIR se utiliza para la medición del consumo de diésel y otros gastos relacionados. El análisis de la información de los indicadores de desempeño proporciona un contexto de realidad y profundidad cuantitativa a cuestiones que, de otra manera, parecerían abstractas (por ejemplo, atestiguar la eficiencia en el consumo de combustibles y comparar el gasto que corresponde, que se explica en cuanto a un aumento permanente de este tipo de insumos).

Esta afirmación es consistente con la estructura de indicadores del Programa, que incluye variables asociadas con viajes realizados, kilómetros recorridos, puntualidad en los traslados, disponibilidad de unidades y litros de diésel consumidos. En este sentido, la MIR proporciona información relevante para estimar necesidades operativas, dar seguimiento al uso de insumos estratégicos y respaldar decisiones presupuestarias relacionadas con la prestación del servicio.

40. ¿El Programa presupuestario cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas con las siguientes características?

- **a.** Los documentos normativos o institucionales están disponibles en la página electrónica, de manera accesible, del Ente Público ejecutor.
- **b.** Los resultados principales del Programa presupuestario son difundidos en la página electrónica del Ente Público ejecutor de manera accesible
- **c.** La información se presenta en un lenguaje sencillo, claro y directo . entendible para la ciudadanía.
- **d.** Se cuenta con un teléfono o correo electrónica para informar y orientar tanto a la población destinataria o usuarios como al ciudadano en general, disponible en la página electrónica del Ente Público ejecutor.

➡ Tipo de pregunta: Binaria
➡ Respuesta: Sí
➡ Nivel: **2**, "El Programa presupuestario cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas y estos presentan dos de las características establecidas"
➡ Justificación:

De acuerdo con la información provista por el Ente evaluado, se consigna la dirección de internet http://www.otch.chihuahua.gob.mx como el vínculo oficial de OTV. Sin embargo, a la fecha de consulta de este medio de comunicación, dicha dirección comunica el mensaje DNS_PROBE_FINISHED_NXDOMAIN, lo que implica que La URL tiene un error de escritura, o bien, que el dominio venció o fue eliminado. Ante tal duda, la ITE salió del paso para buscar información disponible en internet sobre el servicio brindado por el Pp. Se encontró una página de Facebook que sirve de punto de contacto con la ciudadanía en la dirección https://www.facebook.com/OTVCUU/



De tal forma, se observan las siguiente características previstas en la pregunta:

a) Los documentos normativos o institucionales **no** están disponibles en la página electrónica, de manera accesible, del Ente Público ejecutor. Al no estar disponible la

página que consigna el Ente para fines de consulta, y ante la inaccesibilidad documental propia de una página de Facebook, no es posible consultar dicha documentación sin una búsqueda especializada o exhaustiva. Consecuentemente, la ITE considera que esta característica no se cumple.

b) Derivado de lo anterior, la ITE considera que los resultados principales del Programa presupuestario no son difundidos en la medida y formato necesarios para la consulta ciudadana, de forma que esta característica no se concede.

c) Atendiendo la presencia de OTV a través de un canal de redes sociales (Facebook), la ITE considera que la información necesaria para que las y los usuarios del servicio comprendan el alcance y operación del Pp se presenta en un lenguaje sencillo, claro y directo, de forma que se concede que esta característica se cumple.

d) La ITE considera que se cuenta con un teléfono o correo electrónica para informar y orientar tanto a la población destinataria o usuarios como al ciudadano en general, la que está disponible en la página electrónica del Gobierno del Estado de Chihuahua:



Toda vez que se presentan dos de las cuatro características de la pregunta en el mecanismo de transparencia analizado, se otorga el nivel de respuesta **2**.

41. ¿La información generada por el Programa es accesible, comprensible y útil para la ciudadanía, y contribuye de manera efectiva a la rendición de cuentas?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo

➡ Justificación:

Con base en la información proporcionada por el Ente evaluado y en la consulta realizada por la ITE, se observa que la información generada por el Programa presupuestario presenta condiciones limitadas de accesibilidad para la ciudadanía. El vínculo institucional consignado por la "Operadora de Transporte Vivebús Chihuahua S.A. de C.V." en la dirección electrónica http://www.otch.chihuahua.gob.mx no se encontraba disponible al momento de la consulta, pues mostraba el mensaje "DNS_PROBE_FINISHED_NXDOMAIN", asociado con la imposibilidad de localizar el dominio o acceder al sitio web institucional.

Ante la falta de disponibilidad del portal referido, la ITE identificó la página de Facebook https://www.facebook.com/OTVCUU/ la cual comunica información sobre el sistema troncal operado en la Ciudad de Chihuahua, como un medio de contacto e información sobre el servicio de transporte público. Dicho canal permite acceder a información operativa y de atención a las personas usuarias mediante mensajes breves, directos y comprensibles. En este sentido, la información difundida a través de ese medio puede considerarse accesible y útil para atender necesidades inmediatas de orientación, contacto o comunicación sobre la operación cotidiana del servicio.

No obstante, la página de Facebook no sustituye un sitio electrónico institucional que concentre, organice y permita consultar de manera sistemática la información normativa, programática, presupuestaria y de resultados del Pp. La ausencia de un portal institucional disponible limita la consulta de documentos relevantes, tales como la MIR, las Reglas de Operación, los informes de avance, los resultados de indicadores, los reportes presupuestarios y otros instrumentos necesarios para conocer el desempeño del Programa.

De conformidad con lo analizado en la **pregunta 40** anterior y el presente reactivo, se formula la siguiente:

➡ Recomendación

- Establecer una hoja de ruta para restablecer o habilitar un portal institucional accesible y publicar, de manera ordenada y periódica, la normatividad aplicable, el Diagnóstico, la MIR, los avances de metas, los resultados de los indicadores, la información presupuestaria y los medios de contacto del Pp.

TEMA VIII.

COMPLEMENTARIEDADES, COINCIDENCIAS Y DUPLICIDADES CON OTROS PROGRAMAS FEDERALES Y/O ESTATALES



42. ¿Con cuáles programas federales y/o estatales el Pp evaluado podría tener complementariedad, coincidencia y/o duplicidad?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
Al analizar el documento **Diagnóstico**, así como la MIR del Programa presupuestario **2E100C1** "Servicio de Transporte Público", se identifican relaciones de complementariedad con dos Programas presupuestarios estatales y con un programa federal vinculado con el financiamiento y fortalecimiento de los sistemas de transporte masivo, como se especifica en el **Anexo IX** de este documento.

En el ámbito estatal, se identifica *complementariedad* con el Programa presupuestario **2E041C1** "Servicios de Transporte", operado por la Secretaría General de Gobierno, por conducto de la Subsecretaría de Transporte. Este Programa regula permisos, inspecciona unidades, atiende a concesionarios, traza rutas urbanas y monitorea unidades de transporte público. La relación se presenta principalmente con el Componente **C04** del Pp evaluado, relativo a la eficiencia de los traslados de las rutas troncales mediante su programación y supervisión operativa. A este respecto, mientras que la Subsecretaría regula y ordena la red de transporte público concesionado en ramales, la Operadora realiza la prestación y gestión cotidiana del servicio troncal en las ciudades de Chihuahua y Juárez.

También se identifica una relación de *complementariedad* con el Programa presupuestario **2K060D1** "Programa Estatal de Movilidad Urbana Sustentable", a cargo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología. Dicho Programa elabora proyectos ejecutivos, cédulas y expedientes técnicos, y realiza infraestructura para mejorar los sistemas municipales de movilidad urbana. La relación se concentra en el Componente C02 del Pp evaluado, correspondiente al mejoramiento de terminales y estaciones. Esta complementariedad surge en cuanto a que el Programa a cargo de SEDUE invierte en la infraestructura de movilidad para el apoyo en general al transporte público de pasajeros (sobre todo el concesionado en ramales) mientras que los Componentes del Pp de OTV invierten directamente en la mejora de la infraestructura operativa en las rutas troncales de las ciudades de Chihuahua y Juárez.

En el orden federal, se identifica *complementariedad* con el **Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo**, instrumentado mediante el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin). Este programa proporciona apoyos financieros y asistencia técnica para estudios e inversiones relacionadas con sistemas de transporte masivo, lo cual incluye la renovación de flota, infraestructura especializada, terminales y estaciones, optimización operativa y modernización de los sistemas electrónicos de recaudo. Por ello, mantiene una relación directa con los Componentes **C01**, **C02**, **C04** y **C05** del Pp evaluado y, parcialmente, con el C03 mediante acciones de fortalecimiento institucional. Ahora bien, el programa federal se concentra en el financiamiento, la asistencia técnica y la estructuración de proyectos de inversión, mientras que OTV realiza las actividades ordinarias de operación, mantenimiento, programación, supervisión y gestión del servicio. Es decir, el funcionamiento del Pp puede llegar a complementarse mediante el financiamiento otorgado por el Fonadin. Conforme a lo anterior, se formula la siguiente:

➡ Recomendación
- Robustecer el apartado del documento Diagnóstico sobre las relaciones del Pp con otros programas presupuestarios del orden federal y estatal, con los que se encuentra vinculado en cuanto a objetivos, áreas de enfoque y Componentes.

*Véase: **Anexo IX.** Complementariedades, Coincidencias y Duplicidades de este Informe.

TEMA IX.

PERSPECTIVA DE GÉNERO Y ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS



43. ¿El Programa presupuestario promueve la igualdad de género y no discriminación de las mujeres y considera acciones para la disminución de las brechas de desigualdad?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo

➡ Justificación:

La evidencia documental proporcionada por OTV a la ITE permite identificar que el Pp incorpora acciones explícitas vinculadas con la promoción de la igualdad de género. En particular, el Programa contempla la Actividad **C0302**, relativa a la "Ejecución de actividades de sensibilización en perspectiva de género", para la cual se programaron 24 acciones durante el ejercicio 2026. Asimismo, el **Diagnóstico** del Programa establece entre las funciones de la Coordinación General la realización de actividades para el fomento de la igualdad de género. A ello se suma que la población objetivo se encuentra desagregada por sexo, identificándose 686,014 mujeres y 680,176 hombres como personas usuarias potenciales de las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez.

Adicionalmente, en entrevista con el personal operativo del Programa, la ITE identificó que se han realizado o se encuentran en proceso acciones específicas orientadas a fortalecer la atención con perspectiva de género y seguridad de las personas usuarias. En particular, se señaló que el Pp trabaja de manera conjunta con las áreas de seguridad pública de Chihuahua y Ciudad Juárez en la definición de mecanismos de acción ante posibles situaciones de riesgo o violencia, así como en la capacitación del personal, la elaboración o difusión de folletos informativos y el desarrollo de protocolos de actuación.

No obstante, las acciones identificadas se concentran principalmente en procesos internos de sensibilización del personal, difusión y preparación institucional, y no se acompañan aún de especificaciones metodológicas del planteamiento del Pp en su **Diagnóstico**, que permitan identificar brechas de género en el acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera o experiencias de discriminación de las mujeres usuarias.

Tampoco se identifican indicadores que permitan medir la reducción de dichas brechas ni metas diferenciadas para verificar que la mejora del servicio impacte de manera particular en las condiciones de movilidad de las mujeres. Por tanto, el Pp incorpora elementos iniciales de transversalización de la perspectiva de género y no discriminación; sin embargo, la ITE considera que su contribución a la disminución efectiva de brechas de desigualdad aún es indirecta. En consecuencia, se formula la siguiente:

➡ Recomendación

- Elaborar un diagnóstico de brechas de género en el acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera y experiencias de discriminación en las rutas troncales; con base en sus resultados, incorporar al diseño del Pp acciones, indicadores y metas diferenciadas que permitan medir su reducción.

44. ¿El Programa presupuestario propicia acciones para la realización de un Derecho Humano?

➡ Tipo de pregunta: Análisis descriptivo
➡ Justificación:
El Pp propicia condiciones para la realización de derechos humanos al encontrarse alineado de manera expresa con el eje transversal de “Respeto de los Derechos Humanos” dentro de la planeación estatal. Su objetivo consiste en ofrecer un servicio de transporte público eficiente y moderno mediante el mantenimiento de unidades, terminales, estaciones, equipos de recaudo, supervisión de rutas y capacitación del personal. Estas intervenciones contribuyen a que las personas usuarias cuenten con condiciones más seguras, accesibles, puntuales y funcionales para desplazarse dentro de las ciudades de Chihuahua y Juárez.

En particular, la mejora de unidades, terminales y estaciones, la profesionalización del personal y la eficiencia de los traslados favorecen el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, disponibilidad y accesibilidad. De manera indirecta, un sistema de transporte público funcional también facilita que la población acceda a otros derechos, tales como el trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social, en tanto reduce barreras materiales para el desplazamiento cotidiano.

Adicionalmente, en entrevista con el personal operativo del Programa, la ITE identificó que el Pp reconoce la movilidad como un derecho humano y vincula algunas de sus acciones con la integración de personas con discapacidad. Esta referencia es relevante, en tanto permite advertir que la prestación del servicio no se concibe únicamente como una operación logística de transporte, sino también como una condición institucional para favorecer la accesibilidad y la inclusión de personas que enfrentan mayores barreras para desplazarse en el espacio urbano.

En consecuencia del análisis de esta pregunta metodológica, la ITE propone la siguiente:

➡ Recomendación
- Incorporar explícitamente al Diagnóstico y a la MIR un enfoque de derechos humanos que reconozca la función del Pp como garante del derecho a la movilidad, e integrar indicadores que permitan valorar de manera diferenciada la seguridad, accesibilidad e inclusión de las mujeres, las personas con discapacidad y otros grupos que enfrentan mayores barreras para desplazarse.

CALIDAD Y SUFICIENCIA DE LA INFORMACIÓN DISPONIBLE PARA LA EVALUACIÓN

Para el desarrollo de la evaluación se utilizó la información proporcionada por la **Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.** En términos generales, esta información se consideró suficiente y de calidad, ya que presentó las siguientes características:

- Relevancia: La información proporcionada fue pertinente a los objetivos y temas de la evaluación.
- Credibilidad: Los documentos presentados contenían elementos esenciales que permitían determinar su credibilidad y su origen oficial (título, nombre del área que los elabora, fecha de elaboración, logotipos del Gobierno del Estado de Chihuahua y de la Dependencia, entre otros).
- Exactitud: La información proporcionada corresponde al Pp y al ejercicio fiscal evaluado.

Esta documentación fue proporcionada por la **Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.** de manera oportuna y bien organizada, atendiendo a lo señalado por los TdR como "fuentes mínimas de información" para la valoración de las temáticas correspondientes. Incluso cuando la **Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.** lo consideró necesario, incluyó 'notas informativas' que acompañaron la documentación presentada y especificaron algún aspecto particular del diseño del Pp. Todo ello facilitó que el análisis de gabinete requerido para resolver las preguntas de la evaluación se realizara adecuadamente, lo que permitió identificar áreas de mejora y fortalezas en su arquitectura y en su lógica interna.

Por último, queda mencionar la disposición de la **Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.** para colaborar con la **ONG Contraloría Ciudadana para la Rendición de Cuentas, A.C.** en la realización de la evaluación, proporcionando lo necesario, asistiendo a las reuniones de trabajo correspondientes y manteniendo un canal de comunicación abierto y fluido. Estos aspectos contribuyeron positivamente al buen resultado de la evaluación, conforme a los objetivos propuestos.

HALLAZGOS

POR TEMA METODOLÓGICO



En este apartado se presentan los principales hallazgos del análisis realizado para cada uno de los temas que conforman el Esquema Metodológico de esta evaluación. Enunciados de forma puntual y atendiendo al orden temático del cuestionario previamente desarrollado, estos hallazgos se relacionan con aspectos positivos identificados en el diseño del Pp y su lógica interna, o bien con áreas de oportunidad relevantes para su fortalecimiento. Por lo tanto, estos deben leerse en conjunto con el análisis de las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) identificadas en esta evaluación, así como con las recomendaciones propuestas para su atención, incluidas en los apartados siguientes.

Tema I. Características del Programa

➡ Valor del tema por porcentaje: **No aplica**

- Las características del Pp están documentadas y permiten conocer los principales elementos de su diseño, así como su orientación administrativa. Estas características están descritas en el Diagnóstico, en la MIR y en el conjunto de documentos formalizados que las acompañan. En estos documento es posible identificar, entre otros aspectos; cuál es el problema que atiende; cuál es la población a la que benefician sus acciones; si existe congruencia entre sus Árboles, sus niveles de objetivos y sus indicadores de desempeño; así como cuál es su contribución al logro de metas establecidas en planes estratégicos nacionales e internacionales y si con sus acciones complementa (o no) las que realiza algún otro programa público (federal o estatal) para la atención de un mismo problema complejo. Hace falta, sin embargo, que el Diagnóstico describa cuáles son los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.

Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa

➡ Valor del tema por porcentaje: **10.50%** (de 14.00% posible)

- El Pp cuenta con un Diagnóstico elaborado por la OTV. En este documento se enuncia el problema público que justifica el diseño del Pp, con lo cual se cumple con lo establecido en el numeral 5.1 de las Disposiciones Generales del Proceso de Programación atribuibles a los Lineamientos Generales de la Administración Pública Estatal para Regular los Procesos de Planeación, Programación y Presupuestación para el Ejercicio Fiscal.
- El Diagnóstico explica una perspectiva institucional del problema social al que se dirige el Pp y presenta la justificación de los términos conceptuales, metodológicos y operativos sobre las acciones con los cuales se atenderá.
- El problema al que se dirige el Pp está bien identificado, sin embargo, requiere una definición más precisa para que corresponda plenamente a lo establecido por la MML (principalmente, que se enuncie como un hecho negativo susceptible de ser revertido mediante una intervención pública).
- El Árbol de problemas (también incluido en el Diagnóstico) identifica el problema central al que se dirige, las causas que lo producen de manera directa y los efectos que genera de forma inmediata.
- Las causas y los efectos están identificados en el Árbol de manera clara, acotada y congruente entre sí. Esta herramienta cumple su función estratégica, ya que permite visualizar de forma esquemática cómo las causas producen directamente el problema central y qué efectos inmediatos se derivan de ello. Se identifican, no obstante, dos erratas de captura en el Árbol de objetivos formalizado: el objetivo central conserva el texto del problema central y el fin 1.1 se redacta en infinitivo.
- La relación de causalidad plasmada en el Árbol está explicada en los apartados 2.2 “Estado actual del problema” y 2.3 “Evolución del problema” del Diagnóstico, donde se ofrece evidencia empírica/documental suficiente para sustentarla y validar su lógica.

- El Árbol de objetivos consiste en la redacción positiva de los elementos del Árbol de problemas, conforme a lo establecido en la MML.
- Los fines y medios relacionados con el objetivo central del Pp están identificados de manera clara y acotada en el Árbol de objetivos, al tiempo que mantienen una relación lógica congruente. Esta herramienta cumple con su función estratégica, ya que permite visualizar esquemáticamente cómo los medios logran el objetivo central del Pp y, con ello, alcanzar los fines deseados
- El Pp cuenta con un Árbol de problemas, un Árbol de objetivos y una Matriz de Indicadores para Resultados. Estos tres elementos explicitan la lógica causal que vincula el problema identificado (Árbol de problemas) con la propuesta de intervención (Árbol de objetivos) y con los resultados esperados (MIR).
- La OTV cuenta con un marco normativo suficiente que establece su ámbito de competencia de manera clara y sólida, al tiempo que la dota de las atribuciones y facultades legales necesarias para atender el problema al que se dirige el Pp.
- En la sección 5. “Análisis de Alternativas” del Diagnóstico y en el documento formalizado Matriz de Alternativas se presenta una alternativa de solución los medios enunciados en el Árbol de Objetivos. Sin embargo, dicha tabla no incluye un análisis basado en criterios cualitativos y cuantitativos que permita determinar cuál de las diferentes opciones disponibles para lograr los medios es la más idónea. Tampoco se identificó que un análisis de alternativas de este tipo se hubiera realizado en algún otro documento del Pp.
- Además, el apartado mencionado no presenta una definición y una justificación de los criterios de valoración seleccionados, ni tampoco la metodología empleada para seleccionar las alternativas y las fuentes de información utilizadas.
- El Diagnóstico tampoco desarrolla un argumento que justifique y sustente el tipo de intervención del Pp, es decir, que explique por qué se considera que las alternativas seleccionadas son las más apropiadas para atender la problemática identificada, dado el contexto institucional y social de Chihuahua.

Tema III. Contribución del Programa a la planeación estratégica

➡ Valor del tema por porcentaje: **No aplica.**

- La misión y la visión institucionales de la OTV son congruentes con las acciones que realiza el Pp para atender el problema identificado; la articulación entre estos elementos es lógica y fortalece el diseño del Pp. De manera recíproca, la ejecución del Pp contribuye de manera efectiva a la realización de la Misión y al logro de la Visión institucionales. Por su parte, el marco normativo que sustenta y dota de competencia a la OTV justifica la intervención pública que realiza mediante el Pp; además, la coloca como parte de la política pública estatal en materia de movilidad.
- El Pp está vinculado a instrumentos de planeación estratégica en los ámbitos estatal, nacional e internacional. Esta vinculación se establece principalmente en el documento formalizado Alineación de Programas presupuestarios vigentes 2026. Ahí se presentan, en primer lugar, los objetivos, estrategias y líneas de acción de mediano y largo plazo de dichos instrumentos de planeación a los cuales contribuirá el Pp mediante el logro de las metas establecidas para cada uno de los niveles de objetivos de su MIR.

Tema IV. Población potencial y objetivo

➡ Valor del tema por porcentaje: **4.00%** (de 4.00% posible)

- Las poblaciones del Pp están definidas y cuantificadas en el documento formalizado Focalización de la población objetivo 2026 y en el Diagnóstico.

- El Ente Público no determinó de manera clara, a través de una metodología, la definición y cuantificación de las poblaciones de referencia, potencial, no afectada, postergada y objetivo, ya que en ningún documento se especifica el método de cálculo.
- Las definiciones de las poblaciones son pertinentes conforme al diseño del Pp, sin embargo, presentan áreas de mejora en su definición, según la MML.
- El Pp no cuenta con un documento que describa una estrategia, instrumento o mecanismo de cobertura que permita visualizar cómo se propone que las acciones que realiza el Pp lleguen de manera eficiente y equitativa a cada vez más integrantes de su población objetivo (es decir, se aproxima a cerrar la brecha entre la población atendida y la población objetivo), optimizando el uso de los recursos disponibles y de manera sostenible en el tiempo.

Tema V. Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados

➡ Valor del tema por porcentaje: **18.00%** (de 18.00% posible)

- La MIR se integra por 13 Actividades: dos para cada uno de los Componentes C01 y C05, y tres para cada uno de los Componentes C02, C03 y C04. Todas las Actividades están claramente especificadas y redactadas conforme a la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico, se encuentran ordenadas cronológicamente y de forma ascendente, son suficientes y necesarias para producir sus Componentes y, junto con los supuestos correspondientes, permiten generarlos.
- Todos los Componentes de la MIR corresponden a bienes o servicios que entrega el Pp, se vinculan con líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 y con la normatividad de la OTV, están redactados como resultados logrados y, en conjunto, son necesarios y suficientes para alcanzar el Propósito.
- El Propósito cumple con las cuatro características evaluadas: es único; está redactado como una situación alcanzada e identifica a la población objetivo; su logro no se encuentra completamente bajo el control de las personas responsables del Pp y representa una contribución significativa al Fin; y es consecuencia directa de los Componentes y de los supuestos establecidos en ese nivel de objetivos.
- El Fin cumple con las cuatro características evaluadas: está claramente especificado y redactado conforme a la sintaxis de la MML; contribuye al objetivo del Plan Estatal de Desarrollo orientado a implementar un modelo integral de movilidad urbana; su logro depende de factores externos al Programa; y plantea un solo objetivo superior.
- En conjunto, la MIR refleja de manera integral la lógica de intervención del Pp. Existe una relación causal consistente entre el problema público, el Propósito, los cinco Componentes y el Fin: la mejora de las unidades, las terminales y estaciones, la profesionalización del personal, la eficiencia de los traslados y el sistema electrónico de recaudo permite explicar cómo el Programa busca elevar la satisfacción de las personas usuarias y contribuir a un modelo integral de movilidad urbana.

Tema VI. Análisis de los Indicadores

➡ Valor del tema por porcentaje: **47.73%** (de 50.00% posible)

- Las Fichas Técnicas de los indicadores de la MIR contienen la totalidad de los elementos requeridos para su seguimiento: nombre, descripción, tipo y dimensión, método de cálculo, unidad de medida, frecuencia, línea base, metas, trayectoria, sentido y datos de las variables.
- La mayoría de los indicadores de la MIR cumplen simultáneamente con las cinco características de claridad analizadas.
- Existe congruencia entre el nombre y el método de cálculo, así como entre la descripción, el nombre y el método de cálculo, en la gran mayoría de los indicadores.
- La gran mayoría de los indicadores de la MIR contribuyen a verificar el logro del objetivo al que están asociados, es decir, resultan relevantes.
- Todos los indicadores cuentan con medios de verificación que identifican el documento fuente y el área responsable de generar la información; en los casos en que se utilizan fuentes electrónicas públicas, también se incorpora la liga correspondiente. La mayoría de los indicadores presenta, además, una periodicidad congruente con su frecuencia de medición.
- La mayoría de los indicadores proporcionan información adecuada para valorar el desempeño del Pp en el nivel de objetivos al que están asociados y están correctamente clasificados como estratégicos o de gestión, la mayoría presentan una dimensión acorde

al nivel de objetivos. En su gran mayoría, los indicadores de la MIR resultan, por tanto, adecuados.

- En la gran mayoría de los objetivos de la MIR, los supuestos se encuentran fuera del ámbito de control del Programa; sin embargo, sólo algunos objetivos cuentan con supuestos que, además de ser externos, representan riesgos críticos para su cumplimiento. Es necesario depurar los supuestos vinculados con responsabilidades internas de capacitación y aquellos que no condicionan de manera directa el logro de los objetivos.
- La mayoría de las metas de los indicadores cumplen simultáneamente con las tres características evaluadas: cuentan con unidad de medida congruente con el sentido del indicador, están orientadas a impulsar el desempeño y son factibles de alcanzar. Todas las metas son factibles y cuentan con unidad de medida. Sin embargo, existen algunas entre valores, sentido y trayectoria en algunos casos, así como existen metas que requieren una justificación más clara de la lógica de desempeño que pretenden impulsar.
- Todos los indicadores cuentan con línea base sustentada en series de información y registros de los departamentos operativos de la OTV. La definición de las metas incorpora la participación de las áreas relacionadas con la gestión y operación del Pp, cuyos análisis y decisiones se encuentran documentados en bitácoras y registros institucionales.

Tema VII. Recursos, uso, sostenibilidad y transparencia

➡ Valor del tema por porcentaje: **7.00%** (de 14.00% posible)

- El Programa presupuestario cuenta con los recursos humanos y materiales necesarios para la recolección, procesamiento, estimación y seguimiento de los datos. Esta gestión está debidamente institucionalizada y normada en el Manual de Organización, recayendo principalmente en el Departamento de Recursos Financieros y Contabilidad, en estrecha coordinación con las áreas de Sistemas, Recaudo y Operaciones.
- La información del indicador de Propósito es necesaria para la toma de decisiones directivas y puede orientar la operación, la planeación de metas y la priorización de acciones. No obstante, dado que el indicador vigente mide principalmente cobertura, su utilidad sería mayor si se complementara con mediciones directas de satisfacción, percepción de calidad, puntualidad, accesibilidad y condiciones efectivas del servicio.
- No existe un mecanismo formal para identificar y actualizar las necesidades de información de los usuarios internos y externos de la MIR. El seguimiento específico de dichas necesidades se realiza con poca frecuencia, aun cuando la información de los indicadores sí se utiliza en decisiones presupuestarias vinculadas con la operación del servicio, particularmente en el seguimiento del consumo de diésel y otros gastos relacionados.
- Existe evidencia sólida de que la información generada por la MIR (específicamente a nivel de Actividades) sí se utiliza para respaldar los procesos de toma de decisiones presupuestarias. Variables operativas como el consumo de diésel, los kilómetros recorridos y la disponibilidad de la flotilla son insumos directos para estimar necesidades operativas y justificar el ejercicio del gasto.
- En materia de mecanismos de transparencia, la información operativa difundida mediante redes sociales se presenta en un lenguaje sencillo y existen medios de contacto para orientar a la ciudadanía; sin embargo, el portal institucional consignado por la OTV no se encontraba disponible y no fue posible consultar de manera accesible los documentos normativos, la MIR, los avances, los resultados de los indicadores y la información presupuestaria del Programa.

Tema VIII. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas federales y/o estatales

➡ Valor del tema por porcentaje: No aplica.

- El Programa presupuestario **2E100C1** "Servicio de Transporte Público" presenta relaciones de complementariedad funcional y de inversión con otros programas de los órdenes estatal y federal.
- A nivel estatal, su operación en las rutas troncales se complementa normativamente con el Programa **2E041C1** de la Secretaría General de Gobierno (enfocado en la regulación del transporte concesionado) y con el Programa **2K060D1** de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (enfocado en el apoyo a la infraestructura de movilidad municipal).
- En el ámbito federal, las actividades operativas cotidianas del Programa encuentran una complementariedad financiera directa en el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin), el cual representa una fuente potencial para apalancar proyectos de inversión en modernización, infraestructura y renovación de la flota.
- No obstante, se requiere que el documento Diagnóstico formalice y documente estas vinculaciones para fortalecer la planeación integral de la política de movilidad.

Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de derechos humanos

➡ Valor del tema por porcentaje: No aplica.

- El Pp incorpora acciones explícitas de promoción de la igualdad de género. La MIR incluye la Actividad C0302, en materia de capacitación para la sensibilización en equidad de género; la población está desagregada por sexo y la OTV ha impulsado, en coordinación con áreas de seguridad pública, capacitación, materiales informativos y protocolos de actuación ante situaciones de riesgo o violencia.
- Estas acciones constituyen elementos iniciales de transversalización de la perspectiva de género y no discriminación; sin embargo, no se acompañan de elementos específicos en el documento Diagnóstico que expongan las brechas en acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera o experiencias de discriminación de las mujeres usuarias. Tampoco se identificaron indicadores o metas diferenciadas que permitan medir la reducción de dichas brechas, por lo que la contribución del Pp en esta materia aún es indirecta.
- El Programa propicia la realización del derecho humano a la movilidad al mejorar las unidades, terminales, estaciones, sistemas de recaudo, capacitación del personal y eficiencia de los traslados. Estas acciones favorecen condiciones de seguridad, disponibilidad y accesibilidad y, de manera indirecta, facilitan el acceso a otros derechos, como el trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social. Asimismo, la OTV reconoce la necesidad de integrar a las personas con discapacidad y de reducir las barreras que enfrentan para desplazarse en el espacio urbano.

ANÁLISIS
FODA



A continuación se presentan las principales **Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas** (FODA) identificadas según el alcance y los objetivos de la evaluación, basadas en los hallazgos de cada tema analizado. Este análisis permite ver con claridad los factores que inciden —positiva y negativamente— en el desempeño del Programa. Para atender las áreas de oportunidad que muestran las tablas, se propone a la **Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.** un conjunto de recomendaciones orientadas a fortalecer el diseño y la lógica interna del Pp. Estas se describen en el apartado siguiente.

Tema I. Características del Programa

Aspectos positivos			
Factores internos		Factores externos	
Fortalezas	Pregunta(s) de referencia	Oportunidades	Pregunta(s) de referencia
F1. Es posible conocer los principales elementos del diseño del Pp y el contexto institucional en el que opera, gracias a que sus características generales se encuentran documentadas.	No aplica.	No se identificaron oportunidades en este Tema.	

Aspectos negativos			
Factores internos		Factores externos	
Debilidades	Pregunta(s) de referencia	Amenazas	Pregunta(s) de referencia
D1. Hace falta que el Diagnóstico describa cuáles son los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.	No aplica	No se identificaron amenazas en este Tema.	

Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa

Aspectos positivos			
Factores internos		Factores externos	
Fortalezas	Pregunta(s) de referencia	Oportunidades	Pregunta(s) de referencia
F2. El Pp cuenta con un Diagnóstico que da cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 de las Disposiciones Generales del Proceso de Programación atribuibles a los Lineamientos Generales de la Administración Pública Estatal para Regular los Procesos de Planeación, Programación y Presupuestación para el ejercicio fiscal.	1	**O1.** El marco normativo que sustenta y dota de competencia a OTV justifica la intervención pública realizada mediante el Pp; además, la coloca como parte de la política estatal de movilidad, al contribuir a garantizar la prestación de un servicio de transporte público de calidad en las áreas metropolitanas de Chihuahua y Ciudad Juárez.	5
F3. Las causas y efectos del problema central están identificados de forma esquemática en el Árbol de problemas del Pp y la relación de causalidad que establecen es, en general, adecuada.	2		
F4. El Árbol de problemas cumple con su función de ser estratégico, ya que permite visualizar esquemáticamente cómo las causas producen directamente el problema central y cuáles efectos inmediatos resultan de ello.	3		

Aspectos positivos			
Factores internos		Factores externos	
Fortalezas	Pregunta(s) de referencia	Oportunidades	Pregunta(s) de referencia
F5. La relación de causalidad plasmada en el Árbol está sustentada en evidencia empírica / documental suficiente, lo cual valida su lógica.	3		
F6. La relación medios – objetivo central – fines plasmada esquemáticamente en el Árbol de objetivos es congruente en su estructura con las causas y efectos identificados en el Árbol de problemas.	4		
F7. El Pp cuenta con instrumentos metodológicos clave —Árbol de Problemas, Árbol de Objetivos y Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)— que permiten explicitar y documentar la lógica causal entre el problema identificado, la intervención propuesta y los resultados esperados.	6		
F8. La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo que persigue, con los bienes y/o servicio que genera, con sus actividades sustantivas y, en conjunto, con su mecanismo de intervención.	7		

Aspectos negativos			
Factores internos		Factores externos	
Debilidades	Pregunta(s) de referencia	Amenazas	Pregunta(s) de referencia
D2. Es necesario fortalecer la estructura del Diagnóstico, así como ampliar el contenido de algunos de sus apartados, a fin de contribuir a la transparencia del Pp documentando cada uno de los elementos de su estructura lógica (según la MML) y facilitando su conocimiento por parte de personas externas a la OTV.	1	No se identificaron amenazas en este Tema.	
D3. Es fundamental definir al problema como un hecho negativo, a fin de que se identifique con claridad cuál es el cambio que busca lograr en la situación que afecta a la población objetivo.	2		
D4. Es necesario verificar que las causas descritas en el Árbol de Problemas no estén redactadas en términos de carencia o insuficiencia.	3		
D5. Es indispensable homologar la definición del objetivo central con base en los ajustes realizados a la definición del problema central.	4		
D6. Es importante verificar que **1)** los medios descritos en el Árbol de Objetivos estén redactados en términos de resultados logrados y **2)** el Árbol de Objetivos sea espejo del Árbol de problemas, conforme a la MML.	4		
D7. Es fundamental que el Diagnóstico incluya una justificación documentada que sustente el tipo de intervención que realiza el Pp, dada la problemática	4 y 6		

Aspectos negativos			
Factores internos		Factores externos	
Debilidades	Pregunta(s) de referencia	Amenazas	Pregunta(s) de referencia
identificada y el contexto social e institucional del estado de Chihuahua.			

Tema III. Contribución del Programa a la planeación estratégica

Aspectos positivos			
Factores internos		Factores externos	
Fortalezas	Pregunta(s) de referencia	Oportunidades	Pregunta(s) de referencia
F9. El diseño del Pp considera una contribución efectiva a la realización de la misión y al alcance de la visión de la OTV.	8	**O2.** Los elementos institucionales de la OTV (misión, visión y normatividad) son congruentes con el diseño del Pp y guardan relación lógica con las acciones que realiza para atender la situación problemática que afecta a la población objetivo.	8
F10. El Pp está vinculado a los instrumentos de planeación estratégica en el ámbito estatal, nacional e internacional y esta vinculación está establecida en su documento Alineación de Programas presupuestarios vigentes 2026.	9	**O3.** Gracias a la vinculación del Pp a objetivos estratégicos superiores, sus acciones y objetivos se encuentran articuladas dentro una estrategia de intervención pública más amplia, orientada a la atención de una problemática compleja. Ello facilita que existan oportunidades para extender el alcance de los resultados obtenidos en beneficio de la sociedad.	9
F11. Cada nivel de objetivos del Pp se articula con una meta específica de los instrumentos de planeación internacionales, nacionales, estatales y el aporte que se propone lograr es inmediato y congruente, lo cual resulta en que su contribución sea directa.	9		

Aspectos negativos			
Factores internos		Factores externos	
Debilidades	Pregunta(s) de referencia	Amenazas	Pregunta(s) de referencia
D8. Es necesario que la alineación del Pp se establezca de manera clara en el Diagnóstico; es decir, que se describa la relación entre el nivel de objetivos del Pp y las estrategias, objetivos y líneas de acción de los instrumentos de planeación estratégica a los que contribuyen.	9	No se identificaron amenazas en este Tema.	

Tema IV. Población potencial y objetivo

Aspectos positivos			
Factores internos		Factores externos	
Fortalezas	Pregunta(s) de referencia	Oportunidades	Pregunta(s) de referencia
F12. La definición de las poblaciones es pertinente conforme al diseño del Pp.	10	No se identificaron oportunidades en este Tema.	

Aspectos negativos			
Factores internos		Factores externos	
Debilidades	Pregunta(s) de referencia	Amenazas	Pregunta(s) de referencia
D9. Es necesario ajustar las definiciones de las poblaciones del Pp, a fin de que articulen subconjuntos entre sí, de acuerdo con la MML.	10	No se identificaron amenazas en este Tema.	
D10. Hace falta que el Diagnóstico incluya la metodología empleada para la definición y cuantificación de las poblaciones del Pp; es decir, el método de cálculo y las fuentes de información utilizadas (especificando autor, nombre del documento y/o sitio web y año), a fin de coadyuvar a la trazabilidad y validez de los datos presentados.	10		
D11. Está pendiente que el Pp cuente con una estrategia de cobertura que permita visualizar cómo se propone que las acciones que realiza lleguen de manera eficiente y equitativa a cada vez más integrantes de su población objetivo (es decir, se aproxima a cerrar la brecha entre la población atendida y la población objetivo), optimizando el uso de los recursos disponibles y de manera sostenible en el tiempo.	11		

Tema V. Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados

Aspectos positivos			
Factores internos		Factores externos	
Fortalezas	Pregunta(s) de referencia	Oportunidades	Pregunta(s) de referencia
F13. Las 13 Actividades de la MIR están claramente especificadas, ordenadas cronológicamente y de forma ascendente, y resultan necesarias y suficientes para producir sus Componentes; además, junto con los supuestos correspondientes, permiten generarlos.	12	**O4.** La vinculación de los Componentes y del Fin con el Plan Estatal de Desarrollo y con el marco normativo de movilidad ofrece un entorno institucional favorable para sostener y ampliar los resultados del Pp.	13 y 15
F14. Los cinco Componentes corresponden a bienes y servicios que entrega el Pp, se vinculan con el Plan Estatal de Desarrollo y con la normatividad de la OTV, están redactados como resultados logrados y son necesarios y suficientes para alcanzar el Propósito.	13		
F15. El Propósito y el Fin cumplen con las cuatro características evaluadas para cada nivel de objetivos: son únicos, se apegan a la sintaxis de la MML, mantienen una relación causal significativa y reconocen la incidencia de factores externos.	14 y 15		
F16. La MIR refleja de manera integral la lógica de intervención del Programa, al articular consistentemente el problema público, el Propósito, los cinco Componentes y el Fin.	16		

Aspectos negativos			
Factores internos		Factores externos	
Debilidades	Pregunta(s) de referencia	Amenazas	Pregunta(s) de referencia
D12. Se requiere fortalecer la lógica vertical de la MIR	34	**A1.** El logro del Fin depende de factores que se encuentran fuera del control directo de la OTV, como la coordinación institucional, la infraestructura urbana, la regulación del transporte y las condiciones generales de operación en Chihuahua y Ciudad Juárez.	15

Tema VI. Análisis de los Indicadores

Aspectos positivos			
Factores internos		Factores externos	
Fortalezas	Pregunta(s) de referencia	Oportunidades	Pregunta(s) de referencia
F17. Las 20 Fichas Técnicas de los indicadores contienen la totalidad de los once elementos requeridos para su seguimiento, sin que se hayan identificado omisiones en los campos evaluados.	17	No se identificaron oportunidades en este Tema.	
F18. La estructura de medición presenta un alto grado de claridad: 17 de los 20 indicadores cumplen simultáneamente con las cinco características evaluadas, 19 muestran congruencia entre nombre, descripción y método de cálculo, y las variables de los 20 indicadores están suficientemente descritas.	18, 19, 20 y 21		
F19. La mayoría de los indicadores son relevantes, monitoreables y adecuados: 19 de 20 permiten verificar sus objetivos; los 20 cuentan con medios de verificación identificables; 18 presentan periodicidad congruente; y 18 proporcionan información adecuada para valorar el desempeño.	22, 23, 24, 25, 26 y 27		
F20. Las 20 metas son factibles y cuentan con unidad de medida, todos los indicadores disponen de línea base sustentada en registros o series de información y las áreas operativas participan en su definición.	30, 31 y 32		

Aspectos negativos			
Factores internos		Factores externos	
Debilidades	Pregunta(s) de referencia	Amenazas	Pregunta(s) de referencia
D13. Se requiere fortalecer la lógica horizontal de la MIR	34	No se identificaron amenazas en este Tema.	

Tema VII. Recursos, uso, sostenibilidad y transparencia

Aspectos positivos			
Factores internos		Factores externos	
Fortalezas	Pregunta(s) de referencia	Oportunidades	Pregunta(s) de referencia
F21. El Pp cuenta con recursos humanos y materiales suficientes para recolectar, procesar, estimar y dar seguimiento a los indicadores de la MIR, mediante la coordinación del Departamento de Contabilidad con las áreas operativas.	35	**O5.** La existencia de canales estatales de contacto y de una presencia activa de la OTV en redes sociales ofrece una plataforma para restablecer la comunicación institucional y concentrar, en un portal accesible, la información normativa, programática, presupuestaria y de resultados del Pp.	40 y 41
F22. La información generada por la MIR es necesaria para orientar decisiones directivas y se utiliza en procesos presupuestarios vinculados con la operación del servicio, particularmente para el seguimiento del consumo de diésel y otros gastos relacionados.	36 y 39	**O6.** Transitar de un indicador de Propósito enfocado en "cobertura" a uno centrado en "satisfacción", representa una oportunidad invaluable para dotar a la dirección de información cualitativa que permita elevar el estándar del servicio prestado.	40 y 41
F23. La información operativa difundida mediante redes sociales se presenta en un lenguaje sencillo y existen medios de contacto para informar y orientar a las personas usuarias y a la ciudadanía.	40 y 41	**O7.** La transición de un modelo reactivo (recepción de quejas) a uno proactivo (mecanismos sistemáticos de detección de necesidades) brinda la oportunidad de alinear la operación cotidiana con las verdaderas prioridades de la ciudadanía.	40 y 41

Aspectos negativos			
Factores internos		Factores externos	
Debilidades	Pregunta(s) de referencia	Amenazas	Pregunta(s) de referencia
D14. El Pp no cuenta con un mecanismo formal para identificar y actualizar las necesidades de información de los usuarios internos y externos de la MIR, y el seguimiento específico de dichas necesidades se realiza con poca frecuencia.	37	**A2.** La indisponibilidad o pérdida de continuidad del dominio institucional puede interrumpir el acceso público a la información del Programa, aun cuando existan canales alternativos de comunicación operativa.	40 y 41
D15. El portal institucional consignado por la OTV no se encontraba disponible, por lo que no fue posible consultar de manera accesible los documentos normativos, la MIR, sus avances, los resultados de los indicadores ni la información presupuestaria del Programa.	40 y 41	**A3.** Al depender casi exclusivamente de redes sociales para informar y captar el sentir de los usuarios, el Programa enfrenta la amenaza de sesgar su comprensión de la realidad, dejando de lado a poblaciones sin acceso digital y perdiendo de vista fallas estructurales del sistema troncal que no se capturan a través de canales informales.	40 y 41

Tema VIII. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas federales y/o estatales

Aspectos positivos			
Factores internos		Factores externos	
Fortalezas	Pregunta(s) de referencia	Oportunidades	Pregunta(s) de referencia
F24. El Programa posee un diseño competencial bien definido en el ámbito estatal, logrando una complementariedad estratégica sin invadir funciones con el Programa de regulación (SGG) ni con el de infraestructura municipal de movilidad urbana (SEDUE).	42	**O8.** La complementariedad con el Programa estatal **2E041C1** "Servicios de Transporte" permite articular la regulación y el ordenamiento de la red con la operación del servicio troncal a cargo de la OTV.	42
		O9. La coincidencia, con el Programa 2K060D1 "Programa Estatal de Movilidad Urbana Sustentable" abre posibilidades de coordinación técnica para planear y ejecutar infraestructura en terminales, estaciones, accesos y activos del sistema troncal.	42
		O10. Existe una clara ventana de complementariedad de inversión con el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin). Este programa federal representa una fuente externa estratégica para financiar proyectos de modernización, renovación de flota y actualización tecnológica.	42

Aspectos negativos			
Factores internos		Factores externos	
Debilidades	Pregunta(s) de referencia	Amenazas	Pregunta(s) de referencia
D16. Es indispensable fortalecer el apartado del documento Diagnóstico sobre las relaciones del Pp con otros programas presupuestarios del orden federal y estatal, con los que se encuentra vinculado en cuanto a objetivos, áreas de enfoque y Componentes.	42	No se identificaron amenazas en este Tema.	

Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de derechos humanos

Aspectos positivos			
Factores internos		Factores externos	
Fortalezas	Pregunta(s) de referencia	Oportunidades	Pregunta(s) de referencia
F25. El Pp incorpora acciones explícitas de promoción de la igualdad de género: incluye la Actividad C0302, con 24 acciones de sensibilización programadas para 2026; desagrega su población por sexo; y desarrolla capacitación, materiales informativos y protocolos ante situaciones de riesgo o violencia.	43	**O11.** La coordinación con las áreas de seguridad pública de Chihuahua y Ciudad Juárez ofrece una base institucional para ampliar las acciones de sensibilización hacia mecanismos preventivos y protocolos integrales de atención a situaciones de riesgo o violencia.	43
F26. Las acciones del Programa contribuyen a la realización del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, disponibilidad y accesibilidad y, de manera indirecta, facilitan el acceso al trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social.	44	**O12.** El reconocimiento normativo y programático del derecho a la movilidad, junto con la atención institucional a las personas con discapacidad, brinda la oportunidad de incorporar de manera explícita un enfoque de derechos humanos, accesibilidad e inclusión en el diseño del Pp.	44

Aspectos negativos			
Factores internos		Factores externos	
Debilidades	Pregunta(s) de referencia	Amenazas	Pregunta(s) de referencia
D17. Las acciones de género no se acompañan todavía de un diagnóstico específico sobre brechas de acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera o discriminación, ni de indicadores y metas diferenciadas que permitan medir su reducción.	43	**A4.** Las condiciones externas de violencia, inseguridad y falta de accesibilidad en el entorno urbano pueden limitar los efectos del Programa sobre la movilidad de las mujeres y de las personas con discapacidad.	43 y 44
D18. La contribución al derecho humano a la movilidad no se traduce aún en indicadores específicos que permitan valorar de forma diferenciada la seguridad, accesibilidad e inclusión de las personas que enfrentan mayores barreras para desplazarse.	44		

CONCLUSIONES



A continuación se presentan las **conclusiones** obtenidas a partir de la valoración de la arquitectura y la estructura lógica del Pp, así como de su orientación al desempeño. Para facilitar su lectura, las conclusiones se organizan por cada uno de los temas evaluados y se fundamentan en el análisis de los resultados obtenidos. Asimismo, se acompañan de una conclusión integral sobre la pertinencia del diseño del Pp. Dichas conclusiones tienen como propósito orientar la toma de decisiones para fortalecer el diseño del Pp, por lo que son consistentes con las recomendaciones presentadas en el apartado "Aspectos Susceptibles de Mejora" de este Informe. En resumen, este apartado pretende aportar elementos claros y pertinentes para apoyar la mejora continua del Programa.

CONCLUSIONES ESPECÍFICAS

Tema I. Características del Programa

Las características del Pp están bien documentadas y permiten conocer los principales elementos de su diseño, así como su orientación administrativa. Estas características están descritas en el Diagnóstico, en la MIR y en el conjunto de documentos formalizados que las acompañan. En estos documento es posible identificar, entre otros aspectos; cuál es el problema que atiende;; cuál es la población a la que benefician sus acciones; si existe congruencia entre sus Árboles, sus niveles de objetivos y sus indicadores de desempeño; así como cuál es su contribución al logro de metas establecidas en planes estratégicos nacionales e internacionales y si con sus acciones complementa (o no) las que realiza algún otro programa público (federal o estatal) para la atención de un mismo problema complejo. Hace falta, sin embargo, que el Diagnóstico describa cuáles son los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.

Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa

El Pp se dirige a la atención de un problema público relevante para que la población del estado de Chihuahua cuente con un servicio de transporte troncal de calidad, seguro y eficiente, contribuyendo con ello a su movilidad y bienestar. El problema descrito en el Árbol de problemas está bien identificado, aunque presenta un área de oportunidad relevante: no está formulado todavía como un hecho negativo susceptible de revertirse mediante la intervención pública. A diferencia de ello, la relación de causalidad descrita en dicho esquema sí es estratégica, ya que refleja con claridad las causas que inciden directamente en el problema y los efectos que resultan de él, y cuenta con un argumento basado en evidencia documental y empírica (desarrollado en los apartados 2.2 y 2.3 del Diagnóstico) que valida y sustenta dicha relación. Esto no compromete la lógica interna del Pp, pero sí conviene ajustar la redacción para que el problema cumpla plenamente con los criterios formales que exige la MML. Una vez ajustada esa definición, será necesario continuar trabajando en la articulación de la estrategia de intervención del Pp, pues hace falta que el análisis de alternativas ya esbozado en el Diagnóstico se complemente con criterios de valoración, metodología y fuentes de información explícitos, que permitan identificar qué acciones son las más factibles e idóneas (según el contexto institucional y social de Chihuahua) para alcanzar el objetivo central y, con ello, los fines deseados. Se concluye que los principales elementos del diseño del Pp están documentados y, en su mayoría, bien sustentados, aunque presentan áreas de oportunidad relevantes por atender para precisar la definición del problema (conforme a la MML) y completar la justificación de la estrategia de intervención. Por su parte, el Diagnóstico, aunque presenta áreas de mejora en la justificación del tipo de intervención seleccionado, da cumplimiento a la normatividad correspondiente e incluye la totalidad de los apartados requeridos.

Tema III. Contribución del Programa a la planeación estratégica

Existe un conjunto de normas estatales que dota a la OTV de las atribuciones y facultades requeridas para la atención de la problemática identificada, mediante la operación del Pp en el contexto de la política estatal de movilidad, al contribuir a garantizar la prestación de un servicio de transporte público de calidad en las áreas metropolitanas de Chihuahua y Ciudad Juárez. Además, se considera que, mediante sus acciones, el Pp contribuye efectivamente al logro de la misión de la OTV, así como al alcance de su visión. Por lo tanto, se concluye que los elementos institucionales (misión, visión y normatividad) son congruentes con el diseño del Pp y guardan relación lógica con las acciones que emprende para atender la situación problemática que afecta a su población objetivo. En este tema también se observó que, debido a la vinculación del Pp a objetivos estratégicos superiores (estatales, nacionales e internacionales), sus acciones se articulan dentro de una estrategia de intervención pública más amplia, orientada a la atención de una problemática compleja. Se considera que esta vinculación facilita que existan oportunidades de colaboración con otras entidades públicas para extender el alcance de los resultados obtenidos en beneficio de la sociedad. Se concluye que estos elementos - normativo, institucional y de planeación estratégica - dotan al diseño del Pp de una base sólida, legítima y articulada con la política pública en materia de movilidad que se lleva a cabo en la entidad.

Tema IV. Población potencial y objetivo

El Pp tiene definidas y cuantificadas sus poblaciones en el documento Focalización de la población objetivo 2026 y en el Diagnóstico, y esas definiciones son pertinentes: corresponden con lo que el Pp efectivamente busca atender según su diseño. Sobre esa base ya identificada, quedan tres ajustes técnicos por resolver. El primero es de consistencia

conceptual: la población de referencia y la postergada se definen en términos de habitantes, mientras que la potencial, la objetivo y la atendida se definen en términos de usuarios, lo que impide que se sostenga entre ellas una relación de subconjuntos al no compartir una misma unidad de medida. El segundo es de trazabilidad: ningún documento especifica el método de cálculo empleado para definir y cuantificar estas poblaciones. El tercero es de instrumentación: el Pp no cuenta con una estrategia de cobertura que muestre cómo se propone cerrar, de manera eficiente, equitativa y sostenible en el tiempo, la brecha entre la población atendida y la población objetivo. Se concluye que estos tres ajustes no son de forma, sino la base sobre la que se sostiene el dimensionamiento del Pp: de que las poblaciones compartan una misma unidad de medida, su cálculo sea trazable y exista una ruta explícita para cerrar la brecha de cobertura depende que los indicadores de la MIR reflejen, con precisión, el cambio que el Pp logra en su población objetivo.

Tema V. Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados

El análisis de la MIR permite concluir que su lógica vertical es sólida y refleja de manera integral el mecanismo de intervención del Pp. Las 13 Actividades están claramente especificadas, guardan un orden cronológico y ascendente y resultan necesarias y suficientes para producir los cinco Componentes; éstos, a su vez, corresponden a bienes y servicios efectivamente entregados por el Programa, se vinculan con el Plan Estatal de Desarrollo y con la normatividad aplicable a la OTV, y permiten alcanzar el Propósito. El Propósito expresa un resultado único sobre la población objetivo y contribuye significativamente al Fin, mientras que este último se ubica en un nivel superior cuyo logro depende también de factores externos a la operación directa del Programa. La principal área de mejora es puntual y consiste en simplificar la redacción del Componente C03, de “Profesionalización realizada al personal” a “Personal profesionalizado”, para ajustarla con mayor precisión a la sintaxis de la MML. En conjunto, se concluye que la MIR cuenta con una estructura causal consistente que permite prever razonablemente cómo las acciones operativas producen los resultados esperados, siempre que se mantengan las condiciones externas identificadas.

Tema VI. Análisis de los Indicadores

El sistema de indicadores del Pp cuenta con una base técnica robusta. Las 20 Fichas Técnicas incorporan la totalidad de los once elementos requeridos; 17 de los 20 indicadores cumplen simultáneamente con las cinco características de claridad evaluadas, 19 presentan congruencia entre su nombre, descripción y método de cálculo, y las variables de los 20 están descritas con suficiencia. Asimismo, 19 indicadores son relevantes respecto de sus objetivos, todos cuentan con medios de verificación identificables, 18 presentan una periodicidad congruente y 18 proporcionan información adecuada para valorar el desempeño. Las 20 metas son factibles y disponen de líneas base sustentadas en registros o series de información. No obstante, las áreas de oportunidad se concentran en la medición estratégica. El indicador de Propósito P1 aproxima la cobertura del servicio, pero no mide directamente la satisfacción de las personas usuarias ni la calidad del transporte recibido, por lo que no permite verificar plenamente el resultado central. También deben precisarse las denominaciones de C0102.1 y C0302.1; armonizar el nombre, la descripción y el método de cálculo de C0403.1; corregir la periodicidad de los medios de verificación de C01.1 y C0502.1; y depurar los supuestos, pues sólo 14 de los 20 objetivos identifican condiciones externas verdaderamente críticas. Finalmente, cinco metas presentan discrepancias entre sus valores, sentidos o trayectorias y cuatro no impulsan con claridad una mejora del desempeño. Se concluye que el sistema permite un seguimiento operativo confiable, pero requiere ajustes focalizados para convertirse en una herramienta precisa de medición del desempeño estratégico y del cambio logrado en la población objetivo.

Tema VII. Recursos, uso, sostenibilidad y transparencia

El análisis de la gestión del desempeño en la Operadora de Transporte Vivebús (OTV) revela una institucionalización operativa asimétrica. Por un lado, el Programa presupuestario demuestra una fortaleza destacable en su capacidad técnica y administrativa para dar seguimiento a la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR); existe evidencia documental de que los departamentos internos generan, procesan y utilizan los datos operativos —como el consumo de diésel o la disponibilidad de flotilla— para fundamentar procesos críticos de toma de decisiones presupuestarias y de gasto corriente.

Sin embargo, esta madurez en la gestión de insumos contrasta con áreas de oportunidad significativas en el nivel estratégico y de rendición de cuentas. El diseño actual del indicador de Propósito, enfocado en medir cobertura poblacional, limita la capacidad de la dirección para tomar decisiones basadas en la satisfacción cualitativa del usuario, desaprovechando el enfoque de resultados que exige el PbR. Aunado a ello, la carencia de mecanismos proactivos y sistemáticos para detectar las necesidades de la ciudadanía y, críticamente, la inoperatividad del portal web oficial, configuran una barrera sustantiva para la transparencia normativa y programática. El Programa cumple con la provisión del servicio, pero requiere transitar de canales de comunicación reactivos (redes sociales) hacia una política de apertura institucional que garantice el acceso público a la información de su desempeño.

Tema VIII. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas Federales y/o Estatales

El Programa presupuestario exhibe un diseño competencial altamente eficiente dentro del ecosistema de la política de movilidad urbana, caracterizado por una complementariedad estratégica plena y una ausencia total de duplicidades operativas. En el orden estatal, la intervención de OTV se articula de forma armónica al enfocarse exclusivamente en la prestación y gestión cotidiana del servicio en rutas troncales, mientras que delega la rectoría normativa a la Secretaría General de Gobierno (mediante la regulación del transporte concesionado) y el desarrollo de infraestructura de alcance municipal a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

En el ámbito federal, esta delimitación operativa abre una valiosa ventana de apalancamiento. Al no existir coincidencias en la ejecución directa, el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) se posiciona como el principal mecanismo complementario para la viabilidad a largo plazo del Programa. Mientras OTV absorbe la carga del gasto operativo y el

mantenimiento ordinario, el programa federal representa la fuente estratégica idónea para financiar los grandes proyectos de inversión de capital que requiere el sistema troncal, tales como la renovación tecnológica del recaudo, la modernización de estaciones y la adquisición de nueva flota vehicular. La formalización de estas relaciones en el Diagnóstico fortalecerá integralmente la planeación sectorial del transporte en el Estado.

Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de Derechos Humanos

El Pp incorpora elementos iniciales y explícitos de perspectiva de género. En 2026 programó 24 actividades de sensibilización, desagrega por sexo a su población objetivo y desarrolla, en coordinación con las áreas de seguridad pública de Chihuahua y Ciudad Juárez, acciones de capacitación, materiales informativos y protocolos para responder ante situaciones de riesgo o violencia. Estas acciones muestran capacidad institucional para integrar la igualdad y la no discriminación en la operación; sin embargo, todavía no se acompañan de un diagnóstico específico sobre brechas de acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera o experiencias de discriminación, ni de indicadores y metas diferenciadas que permitan medir su reducción. Por otra parte, la operación del transporte troncal contribuye directamente a la realización del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, disponibilidad y accesibilidad y, de manera indirecta, facilita el ejercicio de derechos como el acceso al trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social. También se identificaron acciones de atención a personas con discapacidad, aunque su contribución no se mide todavía mediante indicadores específicos de accesibilidad e inclusión. Se concluye que el Programa cuenta con una base operativa y normativa favorable para transversalizar ambos enfoques, pero requiere convertir las acciones existentes en una estrategia documentada, medible y orientada a reducir brechas concretas.

CONCLUSIÓN GENERAL

El Programa presupuestario 2E100C1, “Servicio de Transporte Público”, tiene una relevancia estratégica y genera un alto valor social para el Estado de Chihuahua. Mediante su ejecución, la Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V. cuenta con la arquitectura institucional necesaria para contribuir a la realización del derecho humano a la movilidad, al prestar directamente el servicio de transporte público en las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez y procurar que éste se brinde en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, funcionalidad e inclusión. Asimismo, al reducir las barreras materiales que enfrenta la población para desplazarse cotidianamente, el Programa facilita de manera indirecta el ejercicio de otros derechos, como el acceso al trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social.

Para lograr tal fin, el Programa implementa una estrategia de intervención de carácter eminentemente operativo, orientada a mejorar de forma simultánea las principales dimensiones que determinan la calidad del servicio. A través del mantenimiento y mejoramiento de las unidades de transporte, terminales y estaciones; la profesionalización del personal; la programación, supervisión y eficientización de los traslados; y la modernización del sistema electrónico de recaudo, el Programa busca que las personas usuarias se encuentren satisfechas con el servicio recibido y contribuir, con ello, a la consolidación de un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible.

Al evaluar su diseño en el ejercicio actual, se identificó una estructura lógico-causal considerablemente sólida. El Diagnóstico, los Árboles de problemas y objetivos y la Matriz de Indicadores para Resultados mantienen, en términos generales, una articulación congruente entre el problema público, la intervención propuesta y los resultados esperados. Las trece Actividades de la MIR resultan necesarias y suficientes para producir sus cinco Componentes y éstos, a su vez, atienden las dimensiones sustantivas de la calidad del servicio y permiten alcanzar el Propósito del Programa. También se documentó una base operativa favorable para el seguimiento del desempeño: las veinte fichas técnicas contienen la totalidad de los elementos requeridos, la mayoría de los indicadores presentan características adecuadas de claridad, relevancia, monitoreabilidad y adecuación, y la definición de las metas se sustenta en registros, series de información y conocimiento especializado de las áreas responsables. Asimismo, la OTV dispone de recursos humanos y materiales para gestionar los indicadores y utiliza la información producida por la MIR para orientar decisiones operativas y presupuestarias.

En respuesta directa al objetivo de esta evaluación, se determina que el diseño del Programa sí contiene, en términos generales, los elementos lógico-causales necesarios para prever razonablemente el logro de sus metas y objetivos. Sin embargo, persisten áreas de oportunidad que deben atenderse para consolidar su arquitectura. Entre las más relevantes se encuentran la formulación del problema como un hecho negativo verificable; la elaboración de un análisis de alternativas que justifique técnicamente el mecanismo de intervención seleccionado; la homologación y trazabilidad de las definiciones y cuantificaciones de las poblaciones; y la construcción de una estrategia explícita de cobertura. En la lógica horizontal de la MIR, es necesario alinear el indicador de Propósito con la satisfacción y calidad del servicio —pues actualmente mide principalmente cobertura—, precisar la medición del consumo de diésel, corregir inconsistencias entre frecuencias, trayectorias y metas, y depurar los supuestos para conservar únicamente aquellos que sean simultáneamente externos y críticos para el logro de los objetivos.

En conclusión, el Programa no requiere una reconstrucción integral de su diseño, sino un proceso de afinación técnica que permita convertir su sólida base normativa, operativa y causal en un sistema plenamente trazable, medible y transparente. Se considera que, al atender prioritariamente las recomendaciones emitidas para fortalecer la medición directa de la calidad y satisfacción de las personas usuarias, formalizar la gestión y el uso de la información, restablecer un portal institucional accesible, establecer mecanismos de coordinación con los demás programas de movilidad y

profundizar la incorporación de la perspectiva de género mediante diagnósticos, indicadores y metas específicas, la OTV podrá consolidar plenamente el Programa y potenciar su contribución al bienestar y al ejercicio efectivo del derecho a la movilidad de la población chihuahuense.

> “Sírvanse las conclusiones del presente Informe de Evaluación para observar lo dispuesto en el numeral 28 del Acuerdo por el que se establecen las disposiciones generales del Sistema de Evaluación del Desempeño que a la letra dice: “La información de los resultados alcanzados en el cumplimiento de los objetivos, metas y la obtenida de las evaluaciones realizadas en los ejercicios fiscales anteriores y en curso, será un elemento a considerar, entre otros derivados de los diversos sistemas o mecanismos de evaluación, para la toma de decisiones para las asignaciones de recursos y la mejora de las políticas, de los Programas presupuestarios y del desempeño institucional. (…)”

ASPECTOS SUSCEPTIBLES DE MEJORA



A lo largo de este Informe se identificaron áreas de mejora en el diseño del Pp. Para atenderlas, a continuación se presenta un listado de **recomendaciones** orientadas a fortalecer la estructura lógica del Programa y su pertinencia respecto de la problemática identificada. A fin de facilitar su lectura, las recomendaciones se ordenan conforme al apartado temático del Informe al que se vinculan. El detalle de las actividades propuestas para su puesta en marcha se incluye en el **Anexo X.** "Aspectos Susceptibles de Mejora", de este documento. Con ello, se busca ofrecer una guía práctica y estructurada para impulsar acciones de mejora alineadas con los hallazgos del Informe.

Tema	Referencia FODA	Recomendación
Tema I. Características del Programa	**D1.** Hace falta que el Diagnóstico describa cuáles son los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.	**R1.a** Incorporar en el Diagnóstico una descripción sobre los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa	**D2.** Es necesario fortalecer la estructura del Diagnóstico, así como ampliar el contenido de algunos de sus apartados, a fin de contribuir a la transparencia del Pp documentando cada uno de los elementos de su estructura lógica (según la MML) y facilitando su conocimiento por parte de personas externas a la OTV.	**R2.a** Fortalecer la estructura del **Diagnóstico**, a fin de facilitar su lectura por parte de personas externas a la OTV, incorporando los siguientes elementos: **a)** fecha de elaboración y de próxima actualización y **b)** área responsable de su elaboración y revisión. **R2.b** Desarrollar los apartados identificados en la Tabla 3. "Elementos que integran al Diagnóstico del Pp, 2026", incorporando evidencia documental y empírica, así como las justificaciones y argumentaciones correspondientes, y asegurándose de que todos los elementos requeridos por la MML estén atendidos.
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa	**D3.** Es fundamental definir al problema como un hecho negativo, a fin de que se identifique con claridad cuál es el cambio que busca lograr en la situación que afecta a la población objetivo.	**R3.** Redefinir el problema como un hecho negativo acotado. Considerar para ello la siguiente propuesta: "Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV (%) reciben un servicio que opera fuera de las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que entorpece sus desplazamientos cotidianos"
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa	**D4.** Es necesario verificar que las causas descritas en el Árbol de Problemas no estén redactadas en términos de carencia o insuficiencia.	**R4.** Verificar que las causas descritas en el Árbol de Problemas no estén redactadas en términos de carencia o insuficiencia.
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa	**D5.** Es indispensable homologar la definición del objetivo central con base en los ajustes realizados a la definición del problema central.	**R5.** Homologar la definición del objetivo central con base en los ajustes realizados a la definición del problema central. Considerar para ello la siguiente propuesta: "Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV reciben un servicio que opera conforme a las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que facilita sus desplazamientos cotidianos."
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa	**D6.** Es importante verificar que **1)** los medios descritos en el Árbol de Objetivos estén redactados en	**R6.** Verificar que **1)** los medios descritos en el Árbol de Objetivos estén redactados en términos de

Tema	Referencia FODA	Recomendación
	términos de resultados logrados y **2)** el Árbol de Objetivos sea espejo del Árbol de problemas, conforme a la MML.	resultados logrados y **2)** el Árbol de Objetivos sea espejo del Árbol de problemas, conforme a la MML.
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa	**D7.** Es fundamental que el Diagnóstico incluya una justificación documentada que sustente el tipo de intervención que realiza el Pp, dada la problemática identificada y el contexto social e institucional del estado de Chihuahua.	**R7.a** Incluir en la sección 5. "Análisis de alternativas" del Diagnóstico una definición y una justificación de los criterios de valoración seleccionados, junto con la metodología empleada para seleccionar las alternativas y las fuentes de información utilizadas.
		R7.b Seleccionar al menos una alternativa de solución por medio del Árbol de Objetivos y valorarla conforme a los criterios establecidos previamente.
		R7.c Elaborar en la sección 5. "Análisis de alternativas" del Diagnóstico un argumento que justifique y sustente el tipo de intervención del Pp, es decir, que explique por qué se considera que las alternativas seleccionadas son las más apropiadas para atender la problemática identificada, dado el contexto institucional y social de Chihuahua.
Tema III. Contribución del Programa a la planeación estratégica	**D8.** Es necesario que la alineación del Pp se establezca de manera clara en el Diagnóstico; es decir, que se describa la relación entre el nivel de objetivos del Pp y las estrategias, objetivos y líneas de acción de los instrumentos de planeación estratégica a los que contribuyen.	**R8.** Incluir, en el apartado 3.3 "Aportación del programa a los objetivos del Plan estatal de Desarrollo, así como, Plan Nacional de Desarrollo y finamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030)" del **Diagnóstico** una tabla (semejante a la que se presenta en esta pregunta) donde se relacione el nivel de objetivos del Pp con el objetivo, estrategia o línea de acción de los instrumentos de planeación estratégica nacionales, estatales e internacionales a los que contribuye.
Tema IV. Población potencial y objetivo	**D9.** Es necesario ajustar las definiciones de las poblaciones del Pp, a fin de que articulen subconjuntos entre sí, de acuerdo con la MML.	**R9.** Ajustar las definiciones de las poblaciones del Pp, a fin de que articulen adecuadamente subconjuntos entre sí y su enunciación sea correcta en términos de la MML. Considerar para ello la siguiente propuesta: • Población de referencia: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez. • Población no afectada: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que no son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV y quedan fuera de los alcances del Programa. • Población potencial (afectada): Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV. • Población objetivo: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV. • Población postergada: No aplica, dado que las rutas troncales operan únicamente en los municipios de Chihuahua y Juárez y el

Tema	Referencia FODA	Recomendación
		Programa está en condiciones de atender a la totalidad de su población potencial.
Tema IV. Población potencial y objetivo	**D10.** Hace falta que el Diagnóstico incluya la metodología empleada para la definición y cuantificación de las poblaciones del Pp; es decir, el método de cálculo y las fuentes de información utilizadas (especificando autor, nombre del documento y/o sitio web y año), a fin de coadyuvar a la trazabilidad y validez de los datos presentados.	**R10.** Incluir, en el **Diagnóstico**, la definición y cuantificación de todas las poblaciones, junto con su método de cálculo y las fuentes de información (autor, nombre del documento y/o enlace al sitio web, año) empleadas para ello.
Tema IV. Población potencial y objetivo	**D11.** Está pendiente que el Pp cuente con una estrategia de cobertura que permita visualizar cómo se propone que las acciones que realiza lleguen de manera eficiente y equitativa a cada vez más integrantes de su población objetivo (es decir, se aproxima a cerrar la brecha entre la población atendida y la población objetivo), optimizando el uso de los recursos disponibles y de manera sostenible en el tiempo.	**R11.** Elaborar una estrategia de cobertura que permita visualizar cómo se propone que las acciones que realiza el Pp lleguen de manera eficiente y equitativa a cada vez más integrantes de su población objetivo (es decir, se aproxima a cerrar la brecha entre la población atendida y la población objetivo), optimizando el uso de los recursos disponibles y de manera sostenible en el tiempo. Esta estrategia debe ser congruente con la lógica de intervención del Pp e incluir, al menos, los siguientes aspectos: definición y cuantificación de la población objetivo, junto con metas de cobertura anuales factibles que abarquen un horizonte de corto, mediano y largo plazo.
Tema V. Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados	**D12.** Se requiere fortalecer la lógica vertical de la MIR.	**R12.** Revisar cada uno de los elementos que integran a la lógica vertical y horizontal de la MIR para asegurarse de que cumplan con las características solicitadas por la MML, considerando las propuestas de mejora específicas formuladas en la pregunta 39 y el Anexo II. “De la lógica vertical y horizontal de la Matriz” de este Informe.
Tema VI. Análisis de los Indicadores	**D13.** Se requiere fortalecer la lógica horizontal de la MIR.	
Tema VII. Recursos, uso, sostenibilidad y transparencia	**D14.** El Pp no cuenta con un mecanismo formal para identificar y actualizar las necesidades de información de los usuarios internos y externos de la MIR, y el seguimiento específico de dichas necesidades se realiza con poca frecuencia.	**R13.** Diseñar e implementar un mecanismo sencillo para identificar, priorizar y actualizar las necesidades de información de los usuarios internos y externos de la MIR, estableciendo responsables, periodicidad de revisión y criterios para incorporar los requerimientos pertinentes al sistema de seguimiento.
	D15. El portal institucional consignado por la OTV no se encontraba disponible, por lo que no fue posible consultar de manera accesible los documentos normativos, la MIR, sus avances, los resultados de los indicadores ni la información presupuestaria del Programa.	**R14.** Establecer una hoja de ruta para restablecer o habilitar un portal institucional accesible y publicar, de manera ordenada y periódica, la normatividad aplicable, el Diagnóstico, la MIR, los avances de metas, los resultados de los indicadores, la información presupuestaria y los medios de contacto del Pp.

Tema	Referencia FODA	Recomendación
Tema VIII. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas Federales y/o Estatales	**D16.** Es indispensable fortalecer el apartado del documento Diagnóstico sobre las relaciones del Pp con otros programas presupuestarios del orden federal y estatal, con los que se encuentra vinculado en cuanto a objetivos, áreas de enfoque y Componentes.	**R15.** Robustecer el apartado del documento Diagnóstico sobre las relaciones del Pp con otros programas presupuestarios del orden federal y estatal, con los que se encuentra vinculado en cuanto a objetivos, áreas de enfoque y Componentes.
Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de Derechos Humanos	**D17.** Las acciones de género no se acompañan todavía de un diagnóstico específico sobre brechas de acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera o discriminación, ni de indicadores y metas diferenciadas que permitan medir su reducción.	**R16.** Elaborar un diagnóstico de brechas de género en el acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera y experiencias de discriminación en las rutas troncales; con base en sus resultados, incorporar al diseño del Pp acciones, indicadores y metas diferenciadas que permitan medir su reducción.
	D18. La contribución al derecho humano a la movilidad no se traduce aún en indicadores específicos que permitan valorar de forma diferenciada la seguridad, accesibilidad e inclusión de las personas que enfrentan mayores barreras para desplazarse.	**R17.** Incorporar explícitamente al Diagnóstico y a la MIR un enfoque de derechos humanos que reconozca la función del Pp como garante del derecho a la movilidad, e integrar indicadores que permitan valorar de manera diferenciada la seguridad, accesibilidad e inclusión de las mujeres, las personas con discapacidad y otros grupos que enfrentan mayores barreras para desplazarse.

BIBLIOGRAFÍA



Normatividad del H. Congreso de la Unión

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Normatividad del H. Congreso del Estado de Chihuahua

- Constitución Política del Estado de Chihuahua
- Ley de Desarrollo Social y Humano para el Estado de Chihuahua
- Ley de Presupuesto de Egresos, Contabilidad Gubernamental y Gasto Público del Estado de Chihuahua
- Ley de Igualdad entre Hombres y Mujeres del Estado de Chihuahua
- Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Chihuahua
- Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Chihuahua
- Presupuesto de Egresos 2026

Normatividad programática nacional y estatal

- Plan Estatal de Desarrollo Chihuahua 2022-2027
- Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030

Otra normatividad

- Acuerdo por el cual se emiten los Lineamientos Generales de la Administración Pública Estatal para Regular los procesos de Planeación, programación y Presupuestación para el ejercicio fiscal 2026 (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026)
- Decreto No. 516/2014 IV P.E. (7 de agosto de 2014)
- Disposiciones específicas para la elaboración de las Reglas de Operación de los Programas presupuestarios que otorguen ayudas y/o subsidios, con enfoque social y económico en el Estado de Chihuahua (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026).
- Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas Presupuestarios de Nueva Creación o con Cambios Sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2024)
- Guía para la integración de Programas presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).

Documentos de trabajo para la evaluación

- Alineación de Programas presupuestarios vigentes del Pp **2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** (Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., 2026)
- Árbol de Objetivos del Pp **2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** (Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., 2026)
- Árbol de Problemas del Pp **2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** (Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., 2026)
- Documento Diagnóstico del Pp **2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** (Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., 2026)
- Fichas técnicas de los Indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados del Pp **2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** (Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., 2026)
- Focalización de la Población Objetivo del Pp **2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** (Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., 2026)
- Matriz Alternativas del Pp **2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** (Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., 2026)
- Matriz de Indicadores para Resultados del Pp **2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** (Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., 2026)
- Programa Operativo Anual 2025 del Pp **2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** (Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., 2026)
- Seguimiento a Metas y Beneficiarios del Programa Operativo Anual 2026 para el **2E100C1 "Servicio de Transporte Público"** (Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., 2026)

Sitios electrónicos

- Portal de la Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V., disponible en: https://chihuahua.gob.mx/taxonomy/term/1564
- Portal de la Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, disponible en: https://www.chihuahua.gob.mx/hacienda
- Portal de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030), de la Organización de las Naciones Unidas), disponible en: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/
- Portal de Transparencia Presupuestaria del Gobierno Federal, disponible en: https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/

ANEXOS



ANEXO I.

FORMATO PARA LA DIFUSIÓN DE LOS RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES



1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN

1.1. Nombre de la evaluación
Evaluación de diseño en tiempo real del Programa presupuestario 2E100C1 “Servicio de Transporte Público”

1.2. Fecha de inicio de la evaluación
5 de junio de 2025

1.3. Fecha de término de la evaluación
13 de octubre de 2026

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:**
L.A.G. Marina Ivonne González Madrid	Dirección administrativa

1.5. Objetivo general de la evaluación
Evaluar el diseño del Programa presupuestario (Pp) en el ejercicio actual, coadyuvando a la identificación oportuna de la lógica de las intervenciones, así como de los instrumentos que emprenden para la atención de un problema público, con el objeto de identificar si contiene los elementos necesarios que permitan prever de manera razonable el logro de sus metas y objetivos, a efecto de instrumentar mejoras y la generación de información que contribuya a si fortalecimiento, consolidación y mejora de su desempeño.

1.6. Objetivos específicos de la evaluación
1. Analizar y valorar la justificación de la creación y del diseño del Programa;
2. Identificar y analizar la alineación y contribución del Programa con la planeación estratégica;
3. Identificar la población potencial y objetivo;
4. Analizar y valorar la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR);
5. Analizar y valorar los indicadores para resultados;
6. Analizar la disponibilidad de recursos humano y materiales para la elaboración, procesamiento y seguimiento de los indicadores de resultados y de servicios, así como la transparencia del Programa;
7. Identificar posibles complementariedades, coincidencias o duplicidades con otros Programas de la Administración Pública Federal (APF) y/o Estatal; e
8. Identificar si el Programa en sus acciones considera la perspectiva de género y su atención a algún derecho humano

1.7.Metodología utilizada en la evaluación
La metodología empleada para la evaluación fue la establecida en los Términos de Referencia para la Evaluación de Diseño en Tiempo Real 2026 elaborados por la Coordinación de Presupuesto basado en Resultados y Sistema de Evaluación del Desempeño de la Secretaría de Hacienda del Gobierno del Estado de Chihuahua.

1.8 Instrumentos de recolección de información

Cuestionarios: __X__ Entrevistas: __X__ Formatos: ____ Otros (especifique): ____

1.9 Descripción de las técnicas y modelos utilizados
Las técnicas empleadas para recopilar la información necesaria para el desarrollo de la evaluación fueron el análisis de gabinete (principalmente) y el trabajo de campo (cuando se requirieron precisiones sobre los documentos presentados).

2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN

2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación

Tema I. Características del Programa

- Las características del Pp están documentadas y permiten conocer los principales elementos de su diseño, así como su orientación administrativa. Estas características están descritas en el Diagnóstico, en la MIR y en el conjunto de documentos formalizados que las acompañan. En estos documento es posible identificar, entre otros aspectos; cuál es el problema que atiende; cuál es la población a la que benefician sus acciones; si existe congruencia entre sus Árboles, sus niveles de objetivos y sus indicadores de desempeño; así como cuál es su contribución al logro de metas establecidas en planes estratégicos nacionales e internacionales y si con sus acciones complementa (o no) las que realiza algún otro programa público (federal o estatal) para la atención de un mismo problema complejo. Hace falta, sin embargo, que el Diagnóstico describa cuáles son los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.

Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa

- El Pp cuenta con un Diagnóstico elaborado por la OTV. En este documento se enuncia el problema público que justifica el diseño del Pp, con lo cual se cumple con lo establecido en el numeral 5.1 de las Disposiciones Generales del Proceso de Programación atribuibles a los Lineamientos Generales de la Administración Pública Estatal para Regular los Procesos de Planeación, Programación y Presupuestación para el Ejercicio Fiscal.
- El Diagnóstico explica una perspectiva institucional del problema social al que se dirige el Pp y presenta la justificación de los términos conceptuales, metodológicos y operativos sobre las acciones con los cuales se atenderá.
- El problema al que se dirige el Pp está bien identificado, sin embargo, requiere una definición más precisa para que corresponda plenamente a lo establecido por la MML (principalmente, que se enuncie como un hecho negativo susceptible de ser revertido mediante una intervención pública).
- El Árbol de problemas (también incluido en el Diagnóstico) identifica el problema central al que se dirige, las causas que lo producen de manera directa y los efectos que genera de forma inmediata.
- Las causas y los efectos están identificados en el Árbol de manera clara, acotada y congruente entre sí. Esta herramienta cumple su función estratégica, ya que permite visualizar de forma esquemática cómo las causas producen directamente el problema central y qué efectos inmediatos se derivan de ello. Se identifican, no obstante, dos erratas de captura en el Árbol de objetivos formalizado: el objetivo central conserva el texto del problema central y el fin 1.1 se redacta en infinitivo.
- La relación de causalidad plasmada en el Árbol está explicada en los apartados 2.2 “Estado actual del problema” y 2.3 “Evolución del problema” del Diagnóstico, donde se ofrece evidencia empírica/documental suficiente para sustentarla y validar su lógica.
- El Árbol de objetivos consiste en la redacción positiva de los elementos del Árbol de problemas, conforme a lo establecido en la MML.
- Los fines y medios relacionados con el objetivo central del Pp están identificados de manera clara y acotada en el Árbol de objetivos, al tiempo que mantienen una relación lógica congruente. Esta herramienta cumple con su función estratégica, ya que permite visualizar esquemáticamente cómo los medios logran el objetivo central del Pp y, con ello, alcanzar los fines deseados
- El Pp cuenta con un Árbol de problemas, un Árbol de objetivos y una Matriz de Indicadores para Resultados. Estos tres elementos explicitan la lógica causal que vincula el problema identificado (Árbol de problemas) con la propuesta de intervención (Árbol de objetivos) y con los resultados esperados (MIR).
- La OTV cuenta con un marco normativo suficiente que establece su ámbito de competencia de manera clara y sólida, al tiempo que la dota de las atribuciones y facultades legales necesarias para atender el problema al que se dirige el Pp.
- En la sección 5. “Análisis de Alternativas” del Diagnóstico y en el documento formalizado Matriz de Alternativas se presenta una alternativa de solución los medios enunciados en el Árbol de Objetivos. Sin embargo, dicha tabla no incluye un análisis basado en criterios cualitativos y cuantitativos que permita determinar cuál de las diferentes opciones disponibles para lograr los medios es la más idónea. Tampoco se identificó que un análisis de alternativas de este tipo se hubiera realizado en algún otro documento del Pp.
- Además, el apartado mencionado no presenta una definición y una justificación de los criterios de valoración seleccionados, ni tampoco la metodología empleada para seleccionar las alternativas y las fuentes de información utilizadas.
- El Diagnóstico tampoco desarrolla un argumento que justifique y sustente el tipo de intervención del Pp, es decir, que explique por qué se considera que las alternativas seleccionadas son las más apropiadas para atender la problemática identificada, dado el contexto institucional y social de Chihuahua.

Tema III. Contribución del Programa a la planeación estratégica

- La misión y la visión institucionales de la OTV son congruentes con las acciones que realiza el Pp para atender el problema identificado; la articulación entre estos elementos es lógica y fortalece el diseño del Pp. De manera recíproca, la ejecución del Pp contribuye de manera efectiva a la realización de la Misión y al logro de la Visión institucionales. Por su parte, el marco normativo que sustenta y dota de competencia a la OTV justifica la intervención pública que realiza mediante el Pp; además, la coloca como parte de la política pública estatal en materia de movilidad.
- El Pp está vinculado a instrumentos de planeación estratégica en los ámbitos estatal, nacional e internacional. Esta vinculación se establece principalmente en el documento formalizado Alineación de Programas presupuestarios vigentes 2026. Ahí se presentan, en primer lugar, los objetivos, estrategias y líneas de acción de mediano y largo plazo de dichos instrumentos de planeación a los cuales contribuirá el Pp mediante el logro de las metas establecidas para cada uno de los niveles de objetivos de su MIR.

Tema IV. Población potencial y objetivo

- Las poblaciones del Pp están definidas y cuantificadas en el documento formalizado Focalización de la población objetivo 2026 y en el Diagnóstico.
- El Ente Público no determinó de manera clara, a través de una metodología, la definición y cuantificación de las poblaciones de referencia, potencial, no afectada, postergada y objetivo, ya que en ningún documento se especifica el método de cálculo.
- Las definiciones de las poblaciones son pertinentes conforme al diseño del Pp, sin embargo, presentan áreas de mejora en su definición, según la MML.

- El Pp no cuenta con un documento que describa una estrategia, instrumento o mecanismo de cobertura que permita visualizar cómo se propone que las acciones que realiza el Pp lleguen de manera eficiente y equitativa a cada vez más integrantes de su población objetivo (es decir, se aproxima a cerrar la brecha entre la población atendida y la población objetivo), optimizando el uso de los recursos disponibles y de manera sostenible en el tiempo.

Tema V. Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados

- La MIR se integra por 13 Actividades: dos para cada uno de los Componentes C01 y C05, y tres para cada uno de los Componentes C02, C03 y C04. Las 13 Actividades (100%) están claramente especificadas y redactadas conforme a la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico, se encuentran ordenadas cronológicamente y de forma ascendente, son suficientes y necesarias para producir sus Componentes y, junto con los supuestos correspondientes, permiten generarlos.
- Los cinco Componentes de la MIR (100%) corresponden a bienes o servicios que entrega el Pp, se vinculan con líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 y con la normatividad de la OTV, están redactados como resultados logrados y, en conjunto, son necesarios y suficientes para alcanzar el Propósito. Como ajuste puntual, la redacción del Componente C03 puede simplificarse de “Profesionalización realizada al personal” a “Personal profesionalizado”, para apegarse con mayor precisión a la sintaxis de la MML.
- El Propósito cumple con las cuatro características evaluadas: es único; está redactado como una situación alcanzada e identifica a la población objetivo; su logro no se encuentra completamente bajo el control de las personas responsables del Pp y representa una contribución significativa al Fin; y es consecuencia directa de los Componentes y de los supuestos establecidos en ese nivel de objetivos.
- El Fin cumple con las cuatro características evaluadas: está claramente especificado y redactado conforme a la sintaxis de la MML; contribuye al objetivo del Plan Estatal de Desarrollo orientado a implementar un modelo integral de movilidad urbana; su logro depende de factores externos al Programa; y plantea un solo objetivo superior.
- En conjunto, la MIR refleja de manera integral la lógica de intervención del Pp. Existe una relación causal consistente entre el problema público, el Propósito, los cinco Componentes y el Fin: la mejora de las unidades, las terminales y estaciones, la profesionalización del personal, la eficiencia de los traslados y el sistema electrónico de recaudo permite explicar cómo el Programa busca elevar la satisfacción de las personas usuarias y contribuir a un modelo integral de movilidad urbana.

Tema VI. Análisis de los Indicadores

- Las 20 Fichas Técnicas de los indicadores de la MIR contienen la totalidad de los elementos requeridos para su seguimiento: nombre, descripción, tipo y dimensión, método de cálculo, unidad de medida, frecuencia, línea base, metas, trayectoria, sentido y datos de las variables. En consecuencia, se cumple con las once características evaluadas en el 100% de los casos.

Subtema **Claridad**

- Diecisiete de los 20 indicadores de la MIR (85%) cumplen simultáneamente con las cinco características de claridad analizadas. Los principales ajustes se concentran en los indicadores C0102.1 y C0302.1, cuyos nombres incluyen verbos en infinitivo, y en C0403.1, cuya denominación puede interpretarse como un aumento deseable del consumo de diésel, aunque su fórmula mide el cumplimiento respecto del consumo programado.
- Existe congruencia entre el nombre y el método de cálculo, así como entre la descripción, el nombre y el método de cálculo, en 19 de los 20 indicadores (95%). La excepción es C0403.1. Por su parte, la descripción de las variables permite comprender los elementos y conceptos incluidos en los métodos de cálculo de los 20 indicadores.

Subtema **Relevancia**

- Diecinueve de los 20 indicadores de la MIR (95%) contribuyen a verificar el logro del objetivo al que están asociados. La excepción es el indicador de Propósito P1, “Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público”, ya que mide cobertura del servicio, pero no la satisfacción de las y los usuarios con su calidad, que constituye el resultado central establecido en el resumen narrativo de ese nivel.

Subtema **Monitoreabilidad**

- Los 20 indicadores cuentan con medios de verificación que identifican el documento fuente y el área responsable de generar la información; en los casos en que se utilizan fuentes electrónicas públicas, también se incorpora la liga correspondiente. Dieciocho indicadores (90%) presentan, además, una periodicidad congruente con su frecuencia de medición.
- Las áreas de mejora se localizan en C01.1, cuya periodicidad se registra como “Trimensual” en lugar de “Trimestral”, y en C0502.1, cuyo indicador tiene frecuencia anual, mientras que el medio de verificación se reporta con periodicidad mensual. Estos ajustes son puntuales y no impiden que los indicadores sean, en general, verificables y susceptibles de seguimiento.

Subtema **Adecuación**

- Dieciocho de los 20 indicadores (90%) proporcionan información adecuada para valorar el desempeño del Pp en el nivel de objetivos al que están asociados. Las excepciones son P1, porque aproxima cobertura y no satisfacción, y C0403.1, porque su formulación puede sugerir que un mayor consumo de diésel constituye el resultado deseable. Los 20 indicadores están correctamente clasificados como estratégicos o de gestión, y 18 (90%) tienen una dimensión adecuada.
- En 19 de los 20 objetivos (95%) los supuestos se encuentran fuera del ámbito de control del Programa; sin embargo, sólo 14 de los 20 objetivos (70%) cuentan con supuestos que, además de ser externos, representan riesgos críticos para su cumplimiento. Es necesario depurar los supuestos vinculados con responsabilidades internas de capacitación y aquellos que no condicionan de manera directa el logro de los objetivos.

Subtema **Definición de metas**

- Quince de las 20 metas de los indicadores (75%) cumplen simultáneamente con las tres características evaluadas: cuentan con unidad de medida congruente con el sentido del indicador, están orientadas a impulsar el desempeño y son factibles de alcanzar. Las 20 metas son factibles y cuentan con unidad de medida; no obstante, se identifican discrepancias entre valores, sentido y trayectoria en F1, C0303.1, C0401.1, C0403.1 y C0502.1, y cuatro metas requieren una justificación más clara de la lógica de desempeño que pretenden impulsar.
- Los 20 indicadores cuentan con línea base sustentada en series de información y registros de los departamentos operativos de la OTV. La definición de las metas incorpora la participación de las áreas relacionadas con la gestión y operación del Pp, cuyos análisis y decisiones se encuentran documentados en bitácoras y registros institucionales.

Tema VII. Recursos, uso, sostenibilidad y transparencia

- El Pp cuenta con recursos humanos y materiales suficientes para recolectar, procesar, estimar y dar seguimiento a los indicadores de la MIR. Estas tareas se realizan mediante la coordinación del Departamento de Contabilidad con las áreas operativas; sin embargo, no se identificó un instrumento que formalice integralmente las funciones, responsabilidades y flujos de información asociados con este proceso.
- La información del indicador de Propósito es necesaria para la toma de decisiones directivas y puede orientar la operación, la planeación de metas y la priorización de acciones. No obstante, dado que el indicador vigente mide principalmente cobertura, su utilidad sería mayor si se complementara con mediciones directas de satisfacción, percepción de calidad, puntualidad, accesibilidad y condiciones efectivas del servicio.
- No existe un mecanismo formal para identificar y actualizar las necesidades de información de los usuarios internos y externos de la MIR. El seguimiento específico de dichas necesidades se realiza con poca frecuencia, aun cuando la información de los indicadores sí se utiliza en decisiones presupuestarias vinculadas con la operación del servicio, particularmente en el seguimiento del consumo de diésel y otros gastos relacionados.
- El Pp cumple con dos de las cuatro características evaluadas en materia de transparencia y rendición de cuentas. La información operativa difundida mediante redes sociales se presenta en un lenguaje sencillo y existen medios de contacto para orientar a la ciudadanía; sin embargo, el portal institucional consignado por la OTV no se encontraba disponible y no fue posible consultar de manera accesible los documentos normativos, la MIR, los avances, los resultados de los indicadores y la información presupuestaria del Programa.

Tema VIII. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas federales y/o estatales

- El Pp presenta complementariedad con el Programa presupuestario estatal 2E041C1 “Servicios de Transporte”, a cargo de la Subsecretaría de Transporte: mientras este último regula y ordena la red mediante permisos, inspección, trazado de rutas y monitoreo, la OTV opera el servicio troncal y eficienta los traslados. No se identificó duplicidad, aunque pueden existir zonas de fricción cuando las modificaciones de rutas, frecuencias o puntos de ascenso inciden en corredores troncales.
- También se identificó complementariedad, con coincidencia potencial, con el Programa 2K060D1 “Programa Estatal de Movilidad Urbana Sustentable”, encargado de diseñar y ejecutar infraestructura de movilidad. La coincidencia sólo se materializaría cuando una obra o intervención recayera sobre terminales, estaciones, accesos o activos administrados por la OTV; por ello, se requiere establecer mecanismos formales de coordinación técnica e intercambio periódico de información, sin que la evidencia disponible permita afirmar la existencia de duplicidades.

Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de derechos humanos

- El Pp incorpora acciones explícitas de promoción de la igualdad de género. La MIR incluye la Actividad C0302, para la cual se programaron 24 acciones de sensibilización durante 2026; la población está desagregada por sexo y la OTV ha impulsado, en coordinación con áreas de seguridad pública, capacitación, materiales informativos y protocolos de actuación ante situaciones de riesgo o violencia.
- Estas acciones constituyen elementos iniciales de transversalización de la perspectiva de género y no discriminación; sin embargo, no se acompañan de un diagnóstico específico sobre brechas en acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera o experiencias de discriminación de las mujeres usuarias. Tampoco se identificaron indicadores o metas diferenciadas que permitan medir la reducción de dichas brechas, por lo que la contribución del Pp en esta materia aún es indirecta.
- El Programa propicia la realización del derecho humano a la movilidad al mejorar las unidades, terminales, estaciones, sistemas de recaudo, capacitación del personal y eficiencia de los traslados. Estas acciones favorecen condiciones de seguridad, disponibilidad y accesibilidad y, de manera indirecta, facilitan el acceso a otros derechos, como el trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social. Asimismo, la OTV reconoce la necesidad de integrar a las personas con discapacidad y de reducir las barreras que enfrentan para desplazarse en el espacio urbano.

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:

F1. Es posible conocer los principales elementos del diseño del Pp y el contexto institucional en el que opera, gracias a que sus características generales se encuentran documentadas.

F2. El Pp cuenta con un Diagnóstico que da cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 de las Disposiciones Generales del Proceso de Programación atribuibles a los Lineamientos Generales de la Administración Pública Estatal para Regular los Procesos de Planeación, Programación y Presupuestación para el ejercicio fiscal.
F3. Las causas y efectos del problema central están identificados de forma esquemática en el Árbol de problemas del Pp y la relación de causalidad que establecen es, en general, adecuada.
F4. El Árbol de problemas cumple con su función de ser estratégico, ya que permite visualizar esquemáticamente cómo las causas producen directamente el problema central y cuáles efectos inmediatos resultan de ello.
F5. La relación de causalidad plasmada en el Árbol está sustentada en evidencia empírica / documental suficiente, lo cual valida su lógica.
F6. La relación medios – objetivo central – fines plasmada esquemáticamente en el Árbol de objetivos es congruente en su estructura con las causas y efectos identificados en el Árbol de problemas.
F7. El Pp cuenta con instrumentos metodológicos clave —Árbol de Problemas, Árbol de Objetivos y Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)— que permiten explicitar y documentar la lógica causal entre el problema identificado, la intervención propuesta y los resultados esperados.
F8. La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo que persigue, con los bienes y/o servicio que genera, con sus actividades sustantivas y, en conjunto, con su mecanismo de intervención.
F9. El diseño del Pp considera una contribución efectiva a la realización de la misión y al alcance de la visión de la OTV.
F10. El Pp está vinculado a los instrumentos de planeación estratégica en el ámbito estatal, nacional e internacional y esta vinculación está establecida en su documento Alineación de Programas presupuestarios vigentes 2026.
F11. Cada nivel de objetivos del Pp se articula con una meta específica de los instrumentos de planeación internacionales, nacionales, estatales y el aporte que se propone lograr es inmediato y congruente, lo cual resulta en que su contribución sea directa.
F12. La definición de las poblaciones es pertinente conforme al diseño del Pp.
F13. Las 13 Actividades de la MIR están claramente especificadas, ordenadas cronológicamente y de forma ascendente, y resultan necesarias y suficientes para producir sus Componentes; además, junto con los supuestos correspondientes, permiten generarlos.
F14. Los cinco Componentes corresponden a bienes y servicios que entrega el Pp, se vinculan con el Plan Estatal de Desarrollo y con la normatividad de la OTV, están redactados como resultados logrados y son necesarios y suficientes para alcanzar el Propósito.
F15. El Propósito y el Fin cumplen con las cuatro características evaluadas para cada nivel de objetivos: son únicos, se apegan a la sintaxis de la MML, mantienen una relación causal significativa y reconocen la incidencia de factores externos.
F16. La MIR refleja de manera integral la lógica de intervención del Programa, al articular consistentemente el problema público, el Propósito, los cinco Componentes y el Fin.
F17. Las 20 Fichas Técnicas de los indicadores contienen la totalidad de los once elementos requeridos para su seguimiento, sin que se hayan identificado omisiones en los campos evaluados.
F18. La estructura de medición presenta un alto grado de claridad: 17 de los 20 indicadores cumplen simultáneamente con las cinco características evaluadas, 19 muestran congruencia entre nombre, descripción y método de cálculo, y las variables de los 20 indicadores están suficientemente descritas.
F19. La mayoría de los indicadores son relevantes, monitoreables y adecuados: 19 de 20 permiten verificar sus objetivos; los 20 cuentan con medios de verificación identificables; 18 presentan periodicidad congruente; y 18 proporcionan información adecuada para valorar el desempeño.
F20. Las 20 metas son factibles y cuentan con unidad de medida, todos los indicadores disponen de línea base sustentada en registros o series de información y las áreas operativas participan en su definición.
F21. El Pp cuenta con recursos humanos y materiales suficientes para recolectar, procesar, estimar y dar seguimiento a los indicadores de la MIR, mediante la coordinación del Departamento de Contabilidad con las áreas operativas.
F22. La información generada por la MIR es necesaria para orientar decisiones directivas y se utiliza en procesos presupuestarios vinculados con la operación del servicio, particularmente para el seguimiento del consumo de diésel y otros gastos relacionados.
F23. La información operativa difundida mediante redes sociales se presenta en un lenguaje sencillo y existen medios de contacto para informar y orientar a las personas usuarias y a la ciudadanía.
F24. El Programa posee un diseño competencial bien definido en el ámbito estatal, logrando una complementariedad estratégica sin invadir funciones con el Programa de regulación (SGG) ni con el de infraestructura municipal de movilidad urbana (SEDUE).
F25. El Pp incorpora acciones explícitas de promoción de la igualdad de género: incluye la Actividad C0302, con 24 acciones de sensibilización programadas para 2026; desagrega su población por sexo; y desarrolla capacitación, materiales informativos y protocolos ante situaciones de riesgo o violencia.
F26. Las acciones del Programa contribuyen a la realización del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, disponibilidad y accesibilidad y, de manera indirecta, facilitan el acceso al trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social.

2.2.2 Oportunidades:

O1. El marco normativo que sustenta y dota de competencia a OTV justifica la intervención pública realizada mediante el Pp; además, la coloca como parte de la política estatal de movilidad, al contribuir a garantizar la prestación de un servicio de transporte público de calidad en las áreas metropolitanas de Chihuahua y Ciudad Juárez.

O2. Los elementos institucionales de la OTV (misión, visión y normatividad) son congruentes con el diseño del Pp y guardan relación lógica con las acciones que realiza para atender la situación problemática que afecta a la población objetivo.
O3. Gracias a la vinculación del Pp a objetivos estratégicos superiores, sus acciones y objetivos se encuentran articuladas dentro una estrategia de intervención pública más amplia, orientada a la atención de una problemática compleja. Ello facilita que existan oportunidades para extender el alcance de los resultados obtenidos en beneficio de la sociedad.
O4. La vinculación de los Componentes y del Fin con el Plan Estatal de Desarrollo y con el marco normativo de movilidad ofrece un entorno institucional favorable para sostener y ampliar los resultados del Pp.
O5. La existencia de canales estatales de contacto y de una presencia activa de la OTV en redes sociales ofrece una plataforma para restablecer la comunicación institucional y concentrar, en un portal accesible, la información normativa, programática, presupuestaria y de resultados del Pp.
O6. Transitar de un indicador de Propósito enfocado en "cobertura" a uno centrado en "satisfacción", representa una oportunidad invaluable para dotar a la dirección de información cualitativa que permita elevar el estándar del servicio prestado.
O7. La transición de un modelo reactivo (recepción de quejas) a uno proactivo (mecanismos sistemáticos de detección de necesidades) brinda la oportunidad de alinear la operación cotidiana con las verdaderas prioridades de la ciudadanía.
O8. La complementariedad con el Programa estatal 2E041C1 “Servicios de Transporte” permite articular la regulación y el ordenamiento de la red con la operación del servicio troncal a cargo de la OTV.
O9. La coincidencia, con el Programa 2K060D1 “Programa Estatal de Movilidad Urbana Sustentable” abre posibilidades de coordinación técnica para planear y ejecutar infraestructura en terminales, estaciones, accesos y activos del sistema troncal.
O10. Existe una clara ventana de complementariedad de inversión con el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin). Este programa federal representa una fuente externa estratégica para financiar proyectos de modernización, renovación de flota y actualización tecnológica.
O11. La coordinación con las áreas de seguridad pública de Chihuahua y Ciudad Juárez ofrece una base institucional para ampliar las acciones de sensibilización hacia mecanismos preventivos y protocolos integrales de atención a situaciones de riesgo o violencia.
O12. El reconocimiento normativo y programático del derecho a la movilidad, junto con la atención institucional a las personas con discapacidad, brinda la oportunidad de incorporar de manera explícita un enfoque de derechos humanos, accesibilidad e inclusión en el diseño del Pp.

2.2.3 Debilidades:

D1. Hace falta que el Diagnóstico describa cuáles son los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.
D2. Es necesario fortalecer la estructura del Diagnóstico, así como ampliar el contenido de algunos de sus apartados, a fin de contribuir a la transparencia del Pp documentando cada uno de los elementos de su estructura lógica (según la MML) y facilitando su conocimiento por parte de personas externas a la OTV.
D3. Es fundamental definir al problema como un hecho negativo, a fin de que se identifique con claridad cuál es el cambio que busca lograr en la situación que afecta a la población objetivo.
D4. Es necesario verificar que las causas descritas en el Árbol de Problemas no estén redactadas en términos de carencia o insuficiencia.
D5. Es indispensable homologar la definición del objetivo central con base en los ajustes realizados a la definición del problema central.
D6. Es importante verificar que 1) los medios descritos en el Árbol de Objetivos estén redactados en términos de resultados logrados y 2) el Árbol de Objetivos sea espejo del Árbol de problemas, conforme a la MML.
D7. Es fundamental que el Diagnóstico incluya una justificación documentada que sustente el tipo de intervención que realiza el Pp, dada la problemática identificada y el contexto social e institucional del estado de Chihuahua.
D8. Es necesario que la alineación del Pp se establezca de manera clara en el Diagnóstico; es decir, que se describa la relación entre el nivel de objetivos del Pp y las estrategias, objetivos y líneas de acción de los instrumentos de planeación estratégica a los que contribuyen.
D9. Es necesario ajustar las definiciones de las poblaciones del Pp, a fin de que articulen subconjuntos entre sí, de acuerdo con la MML.
D10. Hace falta que el Diagnóstico incluya la metodología empleada para la definición y cuantificación de las poblaciones del Pp; es decir, el método de cálculo y las fuentes de información utilizadas (especificando autor, nombre del documento y/o sitio web y año), a fin de coadyuvar a la trazabilidad y validez de los datos presentados.
D11. Está pendiente que el Pp cuente con una estrategia de cobertura que permita visualizar cómo se propone que las acciones que realiza lleguen de manera eficiente y equitativa a cada vez más integrantes de su población objetivo (es decir, se aproxima a cerrar la brecha entre la población atendida y la población objetivo), optimizando el uso de los recursos disponibles y de manera sostenible en el tiempo.
D12. Se requiere fortalecer la lógica vertical de la MIR.
D13. Se requiere fortalecer la lógica horizontal de la MIR.
D14. El Pp no cuenta con un mecanismo formal para identificar y actualizar las necesidades de información de los usuarios internos y externos de la MIR, y el seguimiento específico de dichas necesidades se realiza con poca frecuencia.
D15. El portal institucional consignado por la OTV no se encontraba disponible, por lo que no fue posible consultar de manera accesible los documentos normativos, la MIR, sus avances, los resultados de los indicadores ni la información presupuestaria del Programa.

D16. Es indispensable fortalecer el apartado del documento Diagnóstico sobre las relaciones del Pp con otros programas presupuestarios del orden federal y estatal, con los que se encuentra vinculado en cuanto a objetivos, áreas de enfoque y Componentes.
D17. Las acciones de género no se acompañan todavía de un diagnóstico específico sobre brechas de acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera o discriminación, ni de indicadores y metas diferenciadas que permitan medir su reducción.
D18. La contribución al derecho humano a la movilidad no se traduce aún en indicadores específicos que permitan valorar de forma diferenciada la seguridad, accesibilidad e inclusión de las personas que enfrentan mayores barreras para desplazarse.

2.2.4 Amenazas:
A1. El logro del Fin depende de factores que se encuentran fuera del control directo de la OTV, como la coordinación institucional, la infraestructura urbana, la regulación del transporte y las condiciones generales de operación en Chihuahua y Ciudad Juárez.
A2. La indisponibilidad o pérdida de continuidad del dominio institucional puede interrumpir el acceso público a la información del Programa, aun cuando existan canales alternativos de comunicación operativa.
A3. Al depender casi exclusivamente de redes sociales para informar y captar el sentir de los usuarios, el Programa enfrenta la amenaza de sesgar su comprensión de la realidad, dejando de lado a poblaciones sin acceso digital y perdiendo de vista fallas estructurales del sistema troncal que no se capturan a través de canales informales.
A4. Las condiciones externas de violencia, inseguridad y falta de accesibilidad en el entorno urbano pueden limitar los efectos del Programa sobre la movilidad de las mujeres y de las personas con discapacidad.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.1. Describir brevemente las conclusiones de la evaluación

Tema I. Características del Programa

Las características del Pp están bien documentadas y permiten conocer los principales elementos de su diseño, así como su orientación administrativa. Estas características están descritas en el Diagnóstico, en la MIR y en el conjunto de documentos formalizados que las acompañan. En estos documento es posible identificar, entre otros aspectos; cuál es el problema que atiende, cuál es la población a la que benefician sus acciones; si existe congruencia entre sus Árboles, sus niveles de objetivos y sus indicadores de desempeño; así como cuál es su contribución al logro de metas establecidas en planes estratégicos nacionales e internacionales y si con sus acciones complementa (o no) las que realiza algún otro programa público (federal o estatal) para la atención de un mismo problema complejo. Hace falta, sin embargo, que el Diagnóstico describa cuáles son los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.

Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa

El Pp se dirige a la atención de un problema público relevante para que la población del estado de Chihuahua cuente con un servicio de transporte troncal de calidad, seguro y eficiente, contribuyendo con ello a su movilidad y bienestar. El problema descrito en el Árbol de problemas está bien identificado, aunque presenta un área de oportunidad relevante: no está formulado todavía como un hecho negativo susceptible de revertirse mediante la intervención pública. A diferencia de ello, la relación de causalidad descrita en dicho esquema sí es estratégica, ya que refleja con claridad las causas que inciden directamente en el problema y los efectos que resultan de él, y cuenta con un argumento basado en evidencia documental y empírica (desarrollado en los apartados 2.2 y 2.3 del Diagnóstico) que valida y sustenta dicha relación. Esto no compromete la lógica interna del Pp, pero sí conviene ajustar la redacción para que el problema cumpla plenamente con los criterios formales que exige la MML. Una vez ajustada esa definición, será necesario continuar trabajando en la articulación de la estrategia de intervención del Pp, pues hace falta que el análisis de alternativas ya esbozado en el Diagnóstico se complemente con criterios de valoración, metodología y fuentes de información explícitos, que permitan identificar qué acciones son las más factibles e idóneas (según el contexto institucional y social de Chihuahua) para alcanzar el objetivo central y, con ello, los fines deseados. Se concluye que los principales elementos del diseño del Pp están documentados y, en su mayoría, bien sustentados, aunque presentan áreas de oportunidad relevantes por atender para precisar la definición del problema (conforme a la MML) y completar la justificación de la estrategia de intervención. Por su parte, el Diagnóstico, aunque presenta áreas de mejora en la justificación del tipo de intervención seleccionado, da cumplimiento a la normatividad correspondiente e incluye la totalidad de los apartados requeridos.

Tema III. Contribución del Programa a la planeación estratégica

Existe un conjunto de normas estatales que dota a la OTV de las atribuciones y facultades requeridas para la atención de la problemática identificada, mediante la operación del Pp en el contexto de la política estatal de movilidad, al contribuir a garantizar la prestación de un servicio de transporte público de calidad en las áreas metropolitanas de Chihuahua y Ciudad Juárez. Además, se considera que, mediante sus acciones, el Pp contribuye efectivamente al logro de la misión de la OTV, así como al alcance de su visión. Por lo tanto, se concluye que los elementos institucionales (misión, visión y normatividad) son congruentes con el diseño del Pp y guardan relación lógica con las acciones que emprende para atender la situación problemática que afecta a su población objetivo. En este tema también se observó que, debido a la vinculación del Pp a objetivos estratégicos superiores (estatales, nacionales e internacionales), sus acciones se articulan dentro de una estrategia de intervención pública más amplia, orientada a la atención de una problemática compleja. Se considera que esta vinculación facilita que existan oportunidades de colaboración con otras entidades públicas para extender el alcance de los resultados obtenidos en beneficio de la sociedad. Se concluye que

estos elementos —normativo, institucional y de planeación estratégica— dotan al diseño del Pp de una base sólida, legítima y articulada con la política pública en materia de movilidad que se lleva a cabo en la entidad.

Tema IV. Población potencial y objetivo

El Pp tiene definidas y cuantificadas sus poblaciones en el documento Focalización de la población objetivo 2026 y en el Diagnóstico, y esas definiciones son pertinentes: corresponden con lo que el Pp efectivamente busca atender según su diseño. Sobre esa base ya identificada, quedan tres ajustes técnicos por resolver. El primero es de consistencia conceptual: la población de referencia y la postergada se definen en términos de habitantes, mientras que la potencial, la objetivo y la atendida se definen en términos de usuarios, lo que impide que se sostenga entre ellas una relación de subconjuntos al no compartir una misma unidad de medida. El segundo es de trazabilidad: ningún documento especifica el método de cálculo empleado para definir y cuantificar estas poblaciones. El tercero es de instrumentación: el Pp no cuenta con una estrategia de cobertura que muestre cómo se propone cerrar, de manera eficiente, equitativa y sostenible en el tiempo, la brecha entre la población atendida y la población objetivo. Se concluye que estos tres ajustes no son de forma, sino la base sobre la que se sostiene el dimensionamiento del Pp: de que las poblaciones compartan una misma unidad de medida, su cálculo sea trazable y exista una ruta explícita para cerrar la brecha de cobertura depende que los indicadores de la MIR reflejen, con precisión, el cambio que el Pp logra en su población objetivo.

Tema V. Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados

El análisis de la MIR permite concluir que su lógica vertical es sólida y refleja de manera integral el mecanismo de intervención del Pp. Las 13 Actividades están claramente especificadas, guardan un orden cronológico y ascendente y resultan necesarias y suficientes para producir los cinco Componentes; éstos, a su vez, corresponden a bienes y servicios efectivamente entregados por el Programa, se vinculan con el Plan Estatal de Desarrollo y con la normatividad aplicable a la OTV, y permiten alcanzar el Propósito. El Propósito expresa un resultado único sobre la población objetivo y contribuye significativamente al Fin, mientras que este último se ubica en un nivel superior cuyo logro depende también de factores externos a la operación directa del Programa. La principal área de mejora es puntual y consiste en simplificar la redacción del Componente C03, de “Profesionalización realizada al personal” a “Personal profesionalizado”, para ajustarla con mayor precisión a la sintaxis de la MML. En conjunto, se concluye que la MIR cuenta con una estructura causal consistente que permite prever razonablemente cómo las acciones operativas producen los resultados esperados, siempre que se mantengan las condiciones externas identificadas.

Tema VI. Análisis de los Indicadores

El sistema de indicadores del Pp cuenta con una base técnica robusta. Las 20 Fichas Técnicas incorporan la totalidad de los once elementos requeridos; 17 de los 20 indicadores cumplen simultáneamente con las cinco características de claridad evaluadas, 19 presentan congruencia entre su nombre, descripción y método de cálculo, y las variables de los 20 están descritas con suficiencia. Asimismo, 19 indicadores son relevantes respecto de sus objetivos, todos cuentan con medios de verificación identificables, 18 presentan una periodicidad congruente y 18 proporcionan información adecuada para valorar el desempeño. Las 20 metas son factibles y disponen de líneas base sustentadas en registros o series de información. No obstante, las áreas de oportunidad se concentran en la medición estratégica. El indicador de Propósito P1 aproxima la cobertura del servicio, pero no mide directamente la satisfacción de las personas usuarias ni la calidad del transporte recibido, por lo que no permite verificar plenamente el resultado central. También deben precisarse las denominaciones de C0102.1 y C0302.1; armonizar el nombre, la descripción y el método de cálculo de C0403.1; corregir la periodicidad de los medios de verificación de C01.1 y C0502.1; y depurar los supuestos, pues sólo 14 de los 20 objetivos identifican condiciones externas verdaderamente críticas. Finalmente, cinco metas presentan discrepancias entre sus valores, sentidos o trayectorias y cuatro no impulsan con claridad una mejora del desempeño. Se concluye que el sistema permite un seguimiento operativo confiable, pero requiere ajustes focalizados para convertirse en una herramienta precisa de medición del desempeño estratégico y del cambio logrado en la población objetivo.

Tema VII. Recursos, uso, sostenibilidad y transparencia

La OTV dispone de los recursos humanos y materiales necesarios para recolectar, procesar, estimar y dar seguimiento a los indicadores de la MIR. El Departamento de Contabilidad coordina estas labores con las áreas operativas, y la información generada se utiliza efectivamente para orientar decisiones directivas y presupuestarias vinculadas con la operación del servicio, en particular para el seguimiento del consumo de diésel y de otros gastos relevantes. Esta capacidad interna constituye una fortaleza para la sostenibilidad del sistema de monitoreo. Sin embargo, es necesario formalizar en los instrumentos administrativos correspondientes las funciones, responsabilidades y flujos de información de las áreas involucradas; establecer un mecanismo para identificar y actualizar las necesidades de información de usuarios internos y externos; y fortalecer la utilidad directiva del indicador de Propósito mediante una medición más cercana a la calidad y satisfacción de las personas usuarias. En materia de transparencia, aunque la OTV mantiene medios de contacto y difunde información operativa en redes sociales mediante un lenguaje sencillo, el portal institucional referido en la documentación no se encontraba disponible, lo que impidió consultar de manera accesible la normatividad, la MIR, sus avances, los resultados de los indicadores y la información presupuestaria. Se concluye que la gestión interna de la información es funcional y sostenible, pero su documentación formal y su apertura hacia la ciudadanía deben fortalecerse para consolidar una rendición de cuentas efectiva.

Tema VIII. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas Federales y/o Estatales

El Pp mantiene relaciones de complementariedad con dos programas presupuestarios estatales. Con el Programa 2E041C1 “Servicios de Transporte”, a cargo de la Secretaría General de Gobierno, existe una división funcional clara: la Subsecretaría de Transporte regula y ordena la red, mientras que la OTV opera el servicio troncal. Con el Programa 2K060D1 “Programa Estatal de Movilidad Urbana Sustentable”, a cargo de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, existe complementariedad y una coincidencia potencial cuando las intervenciones de infraestructura recaen sobre terminales, estaciones, accesos o activos administrados por la OTV. La evidencia no permite afirmar la existencia de duplicidades materiales en los bienes y servicios entregados; sin embargo, sí identifica zonas de posible fricción operativa en modificaciones de derroteros, frecuencias, puntos de ascenso, criterios de monitoreo u obras que afecten corredores y activos del sistema troncal. Se concluye que estas relaciones constituyen una oportunidad para ampliar los resultados del Programa, siempre que se documenten y formalicen mecanismos de coordinación previa y de intercambio periódico de información entre las instancias involucradas.

Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de Derechos Humanos

El Pp incorpora elementos iniciales y explícitos de perspectiva de género. En 2026 programó 24 actividades de sensibilización, desagrega por sexo a su población objetivo y desarrolla, en coordinación con las áreas de seguridad pública de Chihuahua y Ciudad Juárez, acciones de capacitación, materiales informativos y protocolos para responder ante situaciones de riesgo o violencia. Estas acciones muestran capacidad institucional para integrar la igualdad y la no discriminación en la operación; sin embargo, todavía no se acompañan de un diagnóstico específico sobre brechas de acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera o experiencias de discriminación, ni de indicadores y metas diferenciadas que permitan medir su reducción. Por otra parte, la operación del transporte troncal contribuye directamente a la realización del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, disponibilidad y accesibilidad y, de manera indirecta, facilita el ejercicio de derechos como el acceso al trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social. También se identificaron acciones de atención a personas con discapacidad, aunque su contribución no se mide todavía mediante indicadores específicos de accesibilidad e inclusión. Se concluye que el Programa cuenta con una base operativa y normativa favorable para transversalizar ambos enfoques, pero requiere convertir las acciones existentes en una estrategia documentada, medible y orientada a reducir brechas concretas.

Conclusión general

El Programa presupuestario 2E100C1, “Servicio de Transporte Público”, tiene una relevancia estratégica y genera un alto valor social para el Estado de Chihuahua. Mediante su ejecución, la Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V. cuenta con la arquitectura institucional necesaria para contribuir a la realización del derecho humano a la movilidad, al prestar directamente el servicio de transporte público en las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez y procurar que éste se brinde en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, funcionalidad e inclusión. Asimismo, al reducir las barreras materiales que enfrenta la población para desplazarse cotidianamente, el Programa facilita de manera indirecta el ejercicio de otros derechos, como el acceso al trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social.

Para lograr tal fin, el Programa implementa una estrategia de intervención de carácter eminentemente operativo, orientada a mejorar de forma simultánea las principales dimensiones que determinan la calidad del servicio. A través del mantenimiento y mejoramiento de las unidades de transporte, terminales y estaciones; la profesionalización del personal; la programación, supervisión y eficientización de los traslados; y la modernización del sistema electrónico de recaudo, el Programa busca que las personas usuarias se encuentren satisfechas con el servicio recibido y contribuir, con ello, a la consolidación de un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible.

Al evaluar su diseño en el ejercicio actual, se identificó una estructura lógico-causal considerablemente sólida. El Diagnóstico, los Árboles de problemas y objetivos y la Matriz de Indicadores para Resultados mantienen, en términos generales, una articulación congruente entre el problema público, la intervención propuesta y los resultados esperados. Las trece Actividades de la MIR resultan necesarias y suficientes para producir sus cinco Componentes y éstos, a su vez, atienden las dimensiones sustantivas de la calidad del servicio y permiten alcanzar el Propósito del Programa. También se documentó una base operativa favorable para el seguimiento del desempeño: las veinte fichas técnicas contienen la totalidad de los elementos requeridos, la mayoría de los indicadores presentan características adecuadas de claridad, relevancia, monitoreabilidad y adecuación, y la definición de las metas se sustenta en registros, series de información y conocimiento especializado de las áreas responsables. Asimismo, la OTV dispone de recursos humanos y materiales para gestionar los indicadores y utiliza la información producida por la MIR para orientar decisiones operativas y presupuestarias.

En respuesta directa al objetivo de esta evaluación, se determina que el diseño del Programa sí contiene, en términos generales, los elementos lógico-causales necesarios para prever razonablemente el logro de sus metas y objetivos. Sin embargo, persisten áreas de oportunidad que deben atenderse para consolidar su arquitectura. Entre las más relevantes se encuentran la formulación del problema como un hecho negativo verificable; la elaboración de un análisis de alternativas que justifique técnicamente el mecanismo de intervención seleccionado; la homologación y trazabilidad de las definiciones y cuantificaciones de las poblaciones; y la construcción de una estrategia explícita de cobertura. En la lógica horizontal de la MIR, es necesario alinear el indicador de Propósito con la satisfacción y calidad del servicio —pues actualmente mide principalmente cobertura—, precisar la medición del consumo de diésel, corregir inconsistencias entre frecuencias, trayectorias y metas, y depurar los supuestos para conservar únicamente aquellos que sean simultáneamente externos y críticos para el logro de los objetivos.

En conclusión, el Programa no requiere una reconstrucción integral de su diseño, sino un proceso de afinación técnica que permita convertir su sólida base normativa, operativa y causal en un sistema plenamente trazable, medible y transparente. Se considera que, al atender prioritariamente las recomendaciones emitidas para fortalecer la medición directa de la calidad y satisfacción de las personas usuarias, formalizar la gestión y el uso de la información, restablecer un portal institucional accesible, establecer

mecanismos de coordinación con los demás programas de movilidad y profundizar la incorporación de la perspectiva de género mediante diagnósticos, indicadores y metas específicas, la OTV podrá consolidar plenamente el Programa y potenciar su contribución al bienestar y al ejercicio efectivo del derecho a la movilidad de la población chihuahuense.

3.2. Describir las recomendaciones de acuerdo con su relevancia:

R1. Incorporar en el Diagnóstico una descripción sobre los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.

R2.a Fortalecer la estructura del Diagnóstico, a fin de facilitar su lectura por parte de personas externas a la OTV, incorporando los siguientes elementos: a) fecha de elaboración y de próxima actualización y b) área responsable de su elaboración y revisión.

R2.b Desarrollar los apartados identificados en la Tabla 3. "Elementos que integran al Diagnóstico del Pp, 2026", incorporando evidencia documental y empírica, así como las justificaciones y argumentaciones correspondientes, y asegurándose de que todos los elementos requeridos por la MML estén atendidos.

R3. Redefinir el problema como un hecho negativo acotado. Considerar para ello la siguiente propuesta: "Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV (%) reciben un servicio que opera fuera de las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que entorpece sus desplazamientos cotidianos".

R4. Verificar que las causas descritas en el Árbol de Problemas no estén redactadas en términos de carencia o insuficiencia.

R5. Homologar la definición del objetivo central con base en los ajustes realizados a la definición del problema central. Considerar para ello la siguiente propuesta: "Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV reciben un servicio que opera conforme a las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que facilita sus desplazamientos cotidianos."

R6. Verificar que 1) los medios descritos en el Árbol de Objetivos estén redactados en términos de resultados logrados y 2) el Árbol de Objetivos sea espejo del Árbol de problemas, conforme a la MML.

R7.a Incluir en la sección 5. "Análisis de alternativas" del Diagnóstico una definición y una justificación de los criterios de valoración seleccionados, junto con la metodología empleada para seleccionar las alternativas y las fuentes de información utilizadas.

R7.b Seleccionar al menos una alternativa de solución por medio del Árbol de Objetivos y valorarla conforme a los criterios establecidos previamente.

R7.c Elaborar en la sección 5. "Análisis de alternativas" del Diagnóstico un argumento que justifique y sustente el tipo de intervención del Pp, es decir, que explique por qué se considera que las alternativas seleccionadas son las más apropiadas para atender la problemática identificada, dado el contexto institucional y social de Chihuahua.

R8. Incluir, en el apartado 3.3 "Aportación del programa a los objetivos del Plan estatal de Desarrollo, así como, Plan Nacional de Desarrollo y finamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030)" del Diagnóstico una tabla (semejante a la que se presenta en esta pregunta) donde se relacione el nivel de objetivos del Pp con el objetivo, estrategia o línea de acción de los instrumentos de planeación estratégica nacionales, estatales e internacionales a los que contribuye.

R9. Ajustar las definiciones de las poblaciones del Pp, a fin de que articulen adecuadamente subconjuntos entre sí y su enunciación sea correcta en términos de la MML. Considerar para ello la siguiente propuesta:

- Población de referencia: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez.
- Población no afectada: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que no son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV y quedan fuera de los alcances del Programa.
- Población potencial (afectada): Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV.
- Población objetivo: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV.

- Población postergada: No aplica, dado que las rutas troncales operan únicamente en los municipios de Chihuahua y Juárez y el Programa está en condiciones de atender a la totalidad de su población potencial.

R10. Incluir, en el Diagnóstico, la definición y cuantificación de todas las poblaciones, junto con su método de cálculo y las fuentes de información (autor, nombre del documento y/o enlace al sitio web, año) empleadas para ello.
R11. Elaborar una estrategia de cobertura que permita visualizar cómo se propone que las acciones que realiza el Pp lleguen de manera eficiente y equitativa a cada vez más integrantes de su población objetivo (es decir, se aproxima a cerrar la brecha entre la población atendida y la población objetivo), optimizando el uso de los recursos disponibles y de manera sostenible en el tiempo. Esta estrategia debe ser congruente con la lógica de intervención del Pp e incluir, al menos, los siguientes aspectos: definición y cuantificación de la población objetivo, junto con metas de cobertura anuales factibles que abarquen un horizonte de corto, mediano y largo plazo.
R12. Revisar cada uno de los elementos que integran a la lógica vertical y horizontal de la MIR para asegurarse de que cumplan con las características solicitadas por la MML, considerando las propuestas de mejora específicas formuladas en la pregunta 39 y el Anexo II. “De la lógica vertical y horizontal de la Matriz” de este Informe.
R13. Diseñar e implementar un mecanismo sencillo de identificación de necesidades de información de los usuarios de la MIR, tanto internos como externos, que permita documentar qué áreas utilizan la información, así como detectar las necesidades de información de las y los usuarios del servicio prestado en el contexto del Pp.
R14. Establecer una hoja de ruta para restablecer o habilitar un portal institucional accesible y publicar, de manera ordenada y periódica, la normatividad aplicable, el Diagnóstico, la MIR, los avances de metas, los resultados de los indicadores, la información presupuestaria y los medios de contacto del Pp.
R15. Robustecer el apartado del documento Diagnóstico sobre las relaciones del Pp con otros programas presupuestarios del orden federal y estatal, con los que se encuentra vinculado en cuanto a objetivos, áreas de enfoque y Componentes.
R16. Elaborar un diagnóstico de brechas de género en el acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera y experiencias de discriminación en las rutas troncales; con base en sus resultados, incorporar al diseño del Pp acciones, indicadores y metas diferenciadas que permitan medir su reducción.
R17. Incorporar explícitamente al Diagnóstico y a la MIR un enfoque de derechos humanos que reconozca la función del Pp como garante del derecho a la movilidad, e integrar indicadores que permitan valorar de manera diferenciada la seguridad, accesibilidad e inclusión de las mujeres, las personas con discapacidad y otros grupos que enfrentan mayores barreras para desplazarse.

4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA

4.1. Nombre del coordinador de la evaluación
Ambar Varela Mattute

4.2. Cargo
Directora Ejecutiva de Evaluación Ciudadana de Políticas Públicas

4.3. Institución a la que pertenece
ONG Contraloría Ciudadana para la Rendición de Cuentas, A.C.

4.4 Principales colaboradores:
Ernesto Gómez Magaña, Antonio Villalpando Acuña, Sergio Rivera Sánchez, Luis Enrique Pérez Sosa

4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación
va_matute@yahoo.com.mx

4.6 Teléfono con clave lada
(55) 64152807

5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA(S)

5.1. Nombre del (los) programa(s) evaluado(s): 2E100C1 “Servicio de Transporte Público”

5.2. Siglas: No aplica.

5.3. Ente público coordinador del (los) programa(s):
Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.

5.4. Poder público al que pertenece(n) el (los) programas:
Poder Ejecutivo: ___X__ Poder Legislativo: _____ Poder Judicial: _____ Ente Autónomo: _____

5.5. Ámbito gubernamental al que pertenece el Programas:
Federal: _____ Estatal: __X__ Local: _____

5.6. Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo del (los) programa(s)

5.6.1. Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo del (los) programa(s):
Coordinación General

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

Nombre: Ing. Tomás Orozco Terrazas	**Unidad administrativa:** Coordinación General

- Correo electrónico: tomas.orozco@chihuahua.gob.mx
- Teléfono: 614 429 3300 extensión 22809

6. DATOS DE CONTRATACIÓN

6.1. Tipo de contratación:
6.1.1 Adjudicación directa: _____ 6.1.2 Invitación a tres: __X__ 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 Administrativa

6.3 Costo total de la evaluación:
$100,000.00 (Cien mil pesos, 00/100 M.N.)

6.4 Fuente de Financiamiento:
Recursos estatales

7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN

7.1. Difusión en Internet del Informe Final de Evaluación:
https://ihacienda.chihuahua.gob.mx/tfiscal/indtfisc/infev2026.html

7.2. Difusión en Internet del presente formato:
https://ihacienda.chihuahua.gob.mx/tfiscal/cacech/cacech_diezynueve26.html

ANEXO II.

DE LA LÓGICA HORIZONTAL Y VERTICAL DE LA MATRIZ



NOTA PRELIMINAR AL ANEXO II:

Conforme a los Términos de Referencia para la Evaluación, este Anexo constituye una propuesta de la ITE derivada de los hallazgos identificados en los **Temas V** y **VI** de este Informe Final. La misma se basa exclusivamente en el análisis de los documentos vigentes durante el ejercicio fiscal 2026 y aplica la técnica de Metodología de Marco Lógico de la ITE en la medida y alcances de las mejores prácticas que reconoce su Equipo de Trabajo. En tanto una propuesta técnica, no constituye una obligación para su asunción por parte del Ente Público ni pretende sustituir los criterios técnicos que la UTE tiene para la aplicación de la MML en el caso específico del Estado de Chihuahua. En consecuencia, se emite bajo *estricta responsabilidad de la ITE*.

Asimismo, se tiene conocimiento de que, a la fecha de entrega del Informe Final se ha presentado el Anteproyecto de Presupuesto para el ejercicio fiscal 2027. La ITE agradece al Ente Público haber tomado en consideración las recomendaciones pertinentes en dicho proceso, conforme al espíritu de la realización de un ejercicio valorativo *en tiempo real* y conmina a la adopción de los temas aún no substanciados como Aspectos Susceptibles de Mejora en el ejercicio fiscal siguiente.

Resumen Narrativo	Indicadores								Fuentes de información	Medios de verificación	Supuestos
	Nombre del indicador	Descripción del Indicador	Fórmula del Indicador	Descripción de la fórmula	Tipo de indicador	Dimensión del indicador	Frecuencia de medición	Unidad de Medida y Variables			
Nivel de objetivos **Fin:** *Objetivo superior a cuyo logro el Programa contribuye de manera significativa*											
Contribuir a implementar un modelo integral de movilidad urbana conectada, intermodal, moderna, segura y accesible a los principales centros urbanos del Estado mediante un servicio público de transporte de calidad en las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez	**F1.** Variación porcentual de la satisfacción del transporte público	Mide el resultado obtenido del índice de satisfacción del servicio público masivo correspondiente al último estudio realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía para el Estado de Chihuahua con el estudio inmediato anterior, el resultado obtenido denotará el aumento en la percepción de la población chihuahuense referente a la calidad del servicio de transporte público del Estado	((ISSPMAUEENCIGE/ISSPMAEIAENCIGE_1)-1)*100	ISSPMAUEENCIGE = Índice de satisfacción del servicio público masivo automotor correspondiente al último estudio de la encuesta nacional de calidad e impacto gubernamental del Estado ISSPMAEIAENCIGE_1 = Índice de satisfacción del servicio público masivo automotor correspondiente al estudio inmediato anterior de la encuesta nacional de calidad e impacto gubernamental del Estado	Estratégico	Eficacia	Bianual	Índice	Encuesta nacional de calidad e impacto gubernamental ENCIG	Encuesta nacional de calidad e impacto gubernamental ENCIG - 2025, presentación ejecutiva por Entidad Federativa Chihuahua, Servicios públicos bajo demanda, transporte público masivo automotor. Bianual	Se mantienen los objetivos de política pública en cuanto a la forma de operación de los sistemas troncales de transporte en Chihuahua y Ciudad Juárez. El modelo de movilidad urbana en Chihuahua y Ciudad Juárez considera a las rutas troncales como esenciales para articular sus resultados.
Nivel de objetivos **Propósito:** *La situación deseada que prevé lograr el Programa (su objetivo central)*											
Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV reciben un servicio que opera conforme a las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que facilita sus desplazamientos cotidianos. *(Conforme a la nueva propuesta de problema central)*	**P1.** Variación porcentual de la satisfacción de los usuarios de Vivebús	Compara el valor del índice de satisfacción logrado mediante la certificación de calidad a usuarios de un año con el valor del año anterior, para asegurar el cumplimiento del objetivo central del Programa.	((ISt/ISt_1)-1)*100	ISt= Valor del índice de satisfacción en el año actual ISt_1= Valor del índice de satisfacción en el año anterior	Estratégico	Eficacia	Anual	Índice	Certificación de satisfacción de usuarios	*Documento apropiado*	Se cuenta con las condiciones socioeconómicas y ambientales propicias para prestar un servicio de calidad.
	P2. Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público	Mide el total de usuarios beneficiados por el transporte público de las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez en respecto al total de la población con la finalidad de conocer la cobertura del servicio proporcionado. La ITE ha identificado una inconsistencia en este indicador, pues su nombre y forma de cálculo no permite evaluar directamente la satisfacción de las y los usuarios. Se recomienda utilizar otros instrumentos para evaluar la satisfacción.	(PECBST/TPEC)*100	PECBST = Población del estado de Chihuahua beneficiada del servicio de transporte público de las rutas troncales de Chihuahua y Ciudad Juárez en el ejercicio actual TPEC = Total de población de los municipios de Chihuahua y Ciudad Juárez	Estratégico	Eficacia	Anual	Población	Registro interno de resultados de encuestas de usuarios rutas troncales	Registro interno de resultados de encuestas de usuarios rutas troncales. Departamento de comunicación. Anual	
Nivel de objetivos **Componentes:** *Productos o servicios que produce y entrega el Programa para lograr su Propósito*											

Resumen Narrativo	Indicadores								Fuentes de información	Medios de verificación	Supuestos
	Nombre del indicador	Descripción del Indicador	Fórmula del Indicador	Descripción de la fórmula	Tipo de indicador	Dimensión del indicador	Frecuencia de medición	Unidad de Medida y Variables			
Unidades de transporte mejoradas	Porcentaje de unidades de transporte	Porcentaje de unidades de transporte mejoradas en condiciones óptimas para brindar el servicio	(UTM/UTP)*100	UTM = Unidades de Transporte Mejoradas UTP = Unidades de Transporte Programadas	Gestión	Eficacia	Trimestral	Unidades de transporte	Bitácoras de mantenimiento realizados a estaciones y terminales.	Bitácoras de mantenimiento realizados a estaciones y terminales. Departamento de Mantenimiento. Trimestral	Existen los proveedores adecuados para realizar el mantenimiento de las unidades.
Terminales y estaciones mejoradas	Porcentaje de terminales y estaciones mejoradas	Porcentaje de terminales y estaciones en condiciones óptimas para brindar el servicio de transporte, con la finalidad de que el usuario obtenga un servicio adecuado	(TEM/TET)*100	TEM = Terminales y estaciones mejoradas TET = Terminales y estaciones totales	Gestión	Eficacia	Semestral	Terminales y Estaciones	Bitácoras de mantenimiento realizados a estaciones y terminales.	Bitácoras de mantenimientos realizados a estaciones y terminales. Departamento de mantenimiento. Semestral	Existen contratistas y proveedores de servicios con las características técnicas y de calidad requeridas para concretar las acciones de mejora en estaciones y terminales.
Personal profesionalizado	Porcentaje de personal profesionalizado	Porcentaje de personas con competencia profesional con la finalidad de contar con personal capacitado y competente	(PPC/TPC)*100	PPC = Personal profesionalizado Competente TPC = Total Personal capacitado	Gestión	Eficacia	Trimestral	Personal	Documentos internos de listas de asistencia, constancias y evaluaciones, departamento de recursos humanos	Documentos internos de listas de asistencia, constancias y evaluaciones, departamento de recursos humanos. Trimestral	El mercado de capacitación ofrece capacitaciones apropiadas a las necesidades de la OTV.
Traslados de ruta eficientados	Porcentaje de viajes realizados	Mide el porcentaje de viajes realizados sobre viajes programados con la finalidad de contar con traslados eficientes en tiempo	(VR/VP)*100	VR = viajes realizados VP = Viajes programados	Gestión	Eficacia	Trimestral	Viajes	Registro interno del Departamento de Operaciones sobre Guías de programación y sábanas de trabajo	Registro interno del Departamento de Operaciones sobre Guías de programación y sábanas de trabajo, departamento de operaciones. Trimestral	Existen condiciones operativas (socioeconómicas y ambientales) favorables a la operación eficiente de los traslados de ruta.
Equipo de sistema electrónico de recaudo mejorado.	Porcentaje de equipos de sistema electrónico mejorados	Mide el porcentaje de equipos electrónicos de recaudo mejorados en condiciones óptimas para brindar el servicio de recaudo	(EM/TE)*100	EM = Equipos de sistema electrónico mejorados TE = Total de equipos de sistema electrónico	Gestión	Eficacia	Trimestral	Equipo	Registro interno de equipos mejorado (Facturas y formato de instalación	Registro interno de equipos mejorado (Facturas y formato de instalación). Departamento de sistemas. Trimestral	Existen proveedores adecuados para adquirir el equipo necesario
Nivel de objetivos **Actividades:** *Las acciones principales que los operadores del Programa emprenden para generar los Componentes, movilizando sus insumos*											
Realización de ordenes de trabajo de mantenimientos.	Porcentaje de ordenes de trabajo de mantenimiento realizadas.	Mide las ordenes de trabajo de mantenimiento que se realizan con la finalidad de conocer la efectividad de la operadora para completar las ordenes de trabajo.	(OTC/OTR)*100	OTC = Ordenes de trabajo realizadas OTR = Ordenes de trabajo recibidas	Gestión	Eficacia	Mensual	Ordenes de Trabajo	Bitácoras del Departamento de Mantenimiento de Bienes, Muebles e Inmuebles, sobre las ordenes de trabajo	Bitácoras del Departamento de Mantenimiento de Bienes, Muebles e Inmuebles, sobre las ordenes de trabajo, departamento de mantenimiento de Bienes Muebles e Inmuebles. Mensual	Existen unidades con necesidad de mantenimiento. Existen los proveedores adecuados para realizar el mantenimiento a las unidades
Optimización de disponibilidad de flotilla	Porcentaje de unidades disponibles para la prestación del servicio óptimas	Mide el porcentaje de unidades de transporte disponibles para brindar el servicio sobre las unidades totales	(UTD/UTT)*100	UTD = Unidades de Transporte óptimas UTT = Unidades de transporte totales	Gestión	Eficacia	Mensual	Registro interno del departamento de operaciones de los reportes de unidades en servicios	Registro interno del departamento de operaciones de los reportes de unidades en servicios, departamento de operaciones. Mensual	Existen los proveedores adecuados para realizar el mantenimiento a las unidades. Las condiciones socioeconómicas y ambientales favorecen la disponibilidad de la flota.	

Resumen Narrativo	Indicadores								Fuentes de información	Medios de verificación	Supuestos
	Nombre del indicador	Descripción del Indicador	Fórmula del Indicador	Descripción de la fórmula	Tipo de indicador	Dimensión del indicador	Frecuencia de medición	Unidad de Medida y Variables			
Verificación de vigilancia	Porcentaje de cumplimiento del servicio de vigilancia verificado	Mide el porcentaje de cumplimiento del servicio de vigilancia con base a dictamen de cumplimiento con la finalidad de conocer que existan proveedores adecuados	(VPCDSV/PTCDSV)*100	VPCDSV = Valor ponderado de cumplimiento de las obligaciones dentro del dictamen del servicio de vigilancia PTCDSV = Ponderación total de cumplimiento de las obligaciones del dictamen del servicio de vigilancia	Gestión	Eficacia	Mensual	Ponderaciones	Registro interno, dictámenes mensuales de cumplimiento del servicio de vigilancia realizados	Registro interno, dictámenes mensuales de cumplimiento del servicio de vigilancia realizados departamento de seguridad, higiene y medio ambiente. Mensual	Existen los proveedores adecuados para realizar el servicio de vigilancia
Verificación de limpieza	Porcentaje de cumplimiento del servicio de limpieza	Porcentaje de cumplimiento del servicio de limpieza con base a dictamen de cumplimiento con la finalidad de conocer que existan proveedores adecuados	(VPCDSL/PTCDSL)*100	VPCDSL = Valor ponderado de cumplimiento de las obligaciones dentro del dictamen del servicio de limpieza PTCDSL = Ponderación total de cumplimiento de las obligaciones del dictamen del servicio de limpieza	Gestión	Eficacia	Mensual	Ponderaciones	Registro interno de reportes de necesidades y bitácoras de mantenimientos	Registro interno de reportes de necesidades y bitácoras de mantenimientos, departamento de mantenimiento de bienes muebles e inmuebles. Mensual	Existen los proveedores adecuados para realizar el servicio de limpieza
Realización de mantenimiento a estaciones y terminales.	Porcentaje de mantenimientos realizados a estaciones y terminales	Porcentaje de mantenimientos realizados a estaciones y terminales con base a mantenimientos requeridos con la finalidad de medir el nivel de cumplimiento	(MR/MP)*100	MR = Mantenimientos realizados MP = Mantenimientos programados	Gestión	Eficacia	Mensual	Mantenimiento	Registro interno de reportes de necesidades y bitácoras de mantenimientos	Registro interno de reportes de necesidades y bitácoras de mantenimientos departamento de mantenimiento de bienes muebles e inmuebles. Mensual	Se cuenta con acceso físico a terminales y estaciones para realizar las acciones de mantenimiento en tiempo y forma.
Implementación de capacitación al personal	Porcentaje de capacitaciones realizadas	Mide el porcentaje de capacitaciones realizadas respecto de las planeadas	(CR/CP)*100	CR= Capacitaciones realizadas CP= Capacitaciones programadas	Gestión	Eficacia	Trimestral	Capacitaciones	Registro interno, listas de asistencia y constancias	Registro interno, listas de asistencia y constancias, departamento de recursos humanos. Trimestral	El mercado de capacitación ofrece capacitaciones apropiadas a las necesidades de la OTV.
Ejecución de actividades de sensibilización en perspectiva de género	Porcentaje de actividades para la sensibilización en perspectiva de género	Porcentaje de actividades realizadas sobre temas de perspectiva de género con la finalidad de contar con personal capacitado en temas de perspectiva de género	(AR/AP)*100	AR = Actividades y capacitaciones realizadas AP = Actividades y capacitaciones programadas	Gestión	Eficacia	Mensual	Actividades	Página oficial de la operadora de transporte Vivebús Chihuahua en el apartado de unidad de igualdad de género	Página oficial de la operadora de transporte Vivebús Chihuahua en el apartado de unidad de igualdad de género. Unidad de igualdad de Género. www.otch.chihuahua.gob.mx Mensual	El mercado de capacitación ofrece capacitaciones apropiadas a las necesidades de la OTV.
Evaluación de desempeño al personal	Porcentaje de evaluaciones realizadas.	Mide el porcentaje de evaluaciones realizadas respecto de las programadas.	(ER/EP)*100	ER= Evaluaciones realizadas EP= Evaluaciones programadas	Gestión	Eficacia	Trimestral	Personal	Registro interno, formatos de evaluación	Registro interno, formatos de evaluación Departamento de Recursos Humanos. Trimestral	El mercado de capacitación ofrece capacitaciones apropiadas a las necesidades de la OTV.
Programación con base en afluencia de usuarios	Promedio de pasajeros trasladados sobre kilómetro recorrido	Mide el promedio mensual de pasajeros trasladados en la ruta troncal sobre los kilómetros recorridos con la finalidad de contar con el índice de pasajeros	(NTPM/NTKM)	NTPM = Número total de pasajeros por mes NTKM = Número total de kilómetros por mes	Gestión	Eficiencia	Mensual	Pasajeros; Kilómetro	Registro interno del departamento de operaciones del índice de pasajeros por kilómetro recorrido. Registro	Registro interno del departamento de operaciones del índice de pasajeros por kilómetro recorrido. Registro de validaciones del departamento de recaudo, departamento de operaciones. Mensual	Existen condiciones socioeconómicas y ambientales favorables a la programación con base en la afluencia de usuarios.

Resumen Narrativo	Indicadores								Fuentes de información	Medios de verificación	Supuestos
	Nombre del indicador	Descripción del Indicador	Fórmula del Indicador	Descripción de la fórmula	Tipo de indicador	Dimensión del indicador	Frecuencia de medición	Unidad de Medida y Variables			
		por kilómetro recorrido y llevar así una programación eficiente							de validaciones del departamento de recaudo		El sistema de recaudo transmite todas las validaciones diarias de usuarios en todas las estaciones de las rutas troncales
Supervisión de viajes con puntualidad	Porcentaje de viajes a tiempo	Mide la cantidad de viajes que llegan a tiempo sobre los viajes realizados con la finalidad de que los usuarios cuenten con traslados en tiempo y forma	(VAT/VR)*100	VAT = Viajes a tiempo VR = Viajes realizados	Gestión	Eficacia	Mensual	Viaje	Sábanas de trabajo y registro de llegadas,	Sábanas de trabajo y registro de llegadas, departamento de operaciones. Mensual	Existen condiciones socioeconómicas y ambientales favorables a la supervisión de llegadas de puntualidad.
Proyección de combustible para unidades	Porcentaje de cumplimiento del consumo programado de diésel	Mide la proporción de litros de diésel consumidos por las unidades de las rutas troncales respecto de los litros programados para el periodo, a fin de verificar que el consumo se mantenga dentro de la programación operativa autorizada. Valores superiores a 100% indican sobreconsumo respecto de lo programado.	(LDC / LDP) × 100	LDC = Litros de diésel consumidos por las unidades de las rutas troncales en el periodo. LDP = Litros de diésel programados para consumo de las unidades de las rutas troncales en el periodo, conforme a la programación operativa autorizada.	Gestión	Eficacia	Mensual	Litros	Bitácoras departamento de operaciones y sobre cargas de combustible y programación de litros a consumir	Bitácoras departamento de operaciones y sobre cargas de combustible y programación de litros a consumir departamento de operaciones. Mensual	Existen condiciones socioeconómicas y ambientales favorables a la proyección de combustible. El precio y el abasto de diésel se mantienen estables, y las condiciones del tránsito y de las vías permiten operar las rutas conforme a lo programado.
Realización de mantenimiento a equipo de cobro	Porcentaje del equipo de cobro con mantenimiento	Mide el porcentaje de equipos de cobro electrónico a los que se les realizó mantenimiento sobre el total de los equipos con la finalidad de contar con equipos en condiciones óptimas para brindar el servicio	(EMR/TE)*100	EMR = Equipo de cobro con mantenimiento realizado TE = Total de equipos de cobro	Gestión	Eficacia	Mensual	Equipo	Registro interno de bitácoras de mantenimiento a equipos para cobro electrónico	Registro interno de bitácoras de mantenimiento a equipos para cobro electrónico departamento de sistemas. Mensual	Existen proveedores adecuados para adquirir el equipo necesario.
Optimización de la disponibilidad de los equipos de recaudo electrónico	Porcentaje de equipos de recaudo disponibles óptimos para la prestación del servicio	Mide el porcentaje de equipos de recaudo electrónico que presentan condiciones óptimas para brindar el servicio	(ERDO/ERT)*100	ERDO= Equipos de recaudo disponibles óptimos ERT= Equipos de recaudo totales	Gestión	Eficacia	Anual	Aplicativos	Registro interno de bitácoras de mantenimiento a aplicativos para cobro electrónico	Registro interno de bitácoras de mantenimiento a aplicativos para cobro electrónico departamento de sistemas. Mensual	Existen proveedores adecuados para adquirir el equipo necesario

ANEXO III.

CARACTERÍSTICAS DE LOS INDICADORES PARA RESULTADOS



Nombre del Programa	Programa presupuestario 2E100C1 “Servicio de Transporte Público”
Dependencia o Entidad	Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.
Área responsable	Coordinación General
Tipo de evaluación	Evaluación de diseño en tiempo real
Año fiscal evaluado	2026

Niveles de objetivos/ Identificador del indicador	Nombre del indicador	Claro	Justificación	Relevante	Justificación	Económico	Justificación	Monitoreable	Justificación	Adecuado	Justificación	Aportación marginal	Justificación	Propuesta de Mejora del Indicador
Nivel de objetivos **Fin:** *Objetivo superior a cuyo logro el Programa contribuye de manera significativa*														
F1	Variación Porcentual de la contribución al fortalecimiento de la calidad del servicio de transporte público	Sí	El indicador identifica el fenómeno que desea observar: la variación en la percepción de calidad del transporte público. Su descripción y fórmula permiten entender que compara el índice de satisfacción del último estudio con el estudio inmediato anterior.	Sí	Es pertinente para el nivel Fin porque aproxima la contribución del programa a una mejora general en la calidad percibida del transporte público masivo en el Estado.	Sí	La ITE no detectó procedimientos u obstáculos que incrementen el costo de verificación del indicador	Sí	Cuenta con una fuente pública y periódica, la ENCIG del INEGI, y las variables necesarias para reproducir el cálculo están definidas en la ficha.	Sí	Es adecuado para un indicador de Fin porque mide un cambio de mediano plazo en una dimensión de resultado; la periodicidad bianual es congruente con la fuente de información.	No aplica	No aplica	Este indicador es adecuado
Nivel de objetivos **Propósito:** *La situación deseada que prevé lograr el Programa (su objetivo central)*														
P1	Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público	Sí	El nombre, la descripción y la fórmula permiten identificar que se calcula la proporción de población beneficiada por el servicio respecto de la población total considerada.	**No**	El indicador se relaciona con cobertura o acceso al servicio, dimensión fundamental de la prestación de un bien público. Sin embargo, el indicador no mide cabalmente la satisfacción, como menciona	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	**No**	No es plenamente adecuado para el nivel Propósito porque no captura el cambio central esperado: satisfacción con la calidad del servicio. Puede mejorar la cobertura sin que aumente la satisfacción	No aplica	No aplica	Sustituirlo o complementarlo con un indicador de porcentaje de usuarios satisfechos con la calidad del servicio de las rutas troncales, calculado con base en encuesta de satisfacción aplicada a usuarios.

					el objetivo de nivel Propósito.		adicionales de consulta para la ciudadanía				de las personas usuarias.				
Nivel de objetivos **Componentes:** *Productos o servicios que produce y entrega el Programa para lograr su Propósito*															
C01.1	Porcentaje de unidades mejoradas	Sí	El indicador es entendible: compara las unidades de transporte mejoradas con las unidades programadas. La descripción precisa que se refiere a unidades en condiciones óptimas para brindar el servicio.	Sí	Es relevante porque el Componente busca contar con unidades de transporte mejoradas, condición necesaria para la calidad y continuidad del servicio.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado porque mide directamente el producto entregado por el componente y permite comparar lo realizado contra lo programado.	No aplica	No aplica	Este indicador es adecuado
C02.1	Porcentaje de estaciones y terminales que se mejoran.	Sí	El indicador expresa con claridad la proporción de terminales y estaciones mejoradas respecto del total o de las programadas en la ficha.	Sí	Es relevante porque el Componente se refiere precisamente a terminales y estaciones mejoradas, y el indicador mide ese producto institucional.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado porque conecta el producto del componente con una medición verificable de terminales y estaciones intervenidas.	No aplica	No aplica	Este indicador es adecuado
C03.1	Porcentaje de personal profesionalizado	Sí	El indicador permite identificar que se mide la proporción de personal profesionalizado o competente respecto del total	Sí	Es relevante porque corresponde directamente al Componente de profesionalización del personal.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello	Sí	Es adecuado porque mide una condición de logro del componente y no solamente la realización de	No aplica	No aplica	Este indicador es adecuado

			de personal capacitado.				toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía		mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable		cursos; incorpora la idea de competencia profesional.			
C04.1	Porcentaje de cumplimiento de viajes	Sí	El indicador es claro porque compara los viajes realizados con los viajes programados.	Sí	Es relevante para el Componente de traslados de ruta eficientados, ya que el cumplimiento de viajes programados es una condición básica de eficiencia operativa.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado porque mide de manera directa el cumplimiento operativo de los traslados previstos.	No aplica	No aplica	Este indicador es adecuado
C05.1	Porcentaje de equipos de sistema electrónico mejorados	Sí	El nombre y la descripción permiten entender que se mide la proporción de equipos del sistema electrónico de recaudo que fueron mejorados.	Sí	Es relevante porque el Componente busca mejorar el equipo del sistema electrónico de recaudo, elemento necesario para la operación del servicio.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado porque mide directamente el producto del componente y permite documentar el avance físico de la mejora del equipo.	No aplica	No aplica	Este indicador es adecuado

Nivel de objetivos **Actividades:** *Las acciones principales que los operadores del Programa emprenden para generar los Componentes, movilizando sus insumos*														
C0101.1	Porcentaje de ordenes de trabajo de mantenimiento realizadas.	Sí	El indicador identifica claramente la relación entre órdenes de trabajo completadas y órdenes de trabajo recibidas.	Sí	Es relevante porque la realización de órdenes de mantenimiento contribuye directamente a mantener o mejorar las unidades de transporte.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado para una Actividad porque mide el cumplimiento de una gestión operativa específica.	No	Principal	Este indicador es adecuado
C0102.1	Porcentaje de unidades disponibles para brindar el servicio	Sí	El indicador es comprensible porque mide las unidades disponibles respecto de las unidades totales.	Sí	Es relevante porque la disponibilidad de flotilla está directamente vinculada con la capacidad de brindar el servicio y con la mejora de unidades.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado porque mide una condición operativa central para que las unidades efectivamente puedan prestar el servicio.	No	Principal	Este indicador es adecuado
C0201.1	Porcentaje de cumplimiento del servicio de vigilancia	Sí	El indicador es claro porque utiliza un dictamen de cumplimiento y	Sí	Es relevante porque la vigilancia contribuye a que terminales y	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el	Sí	Es adecuado para la Actividad porque mide el cumplimiento	No	Principal	Este indicador es adecuado

			compara el valor ponderado alcanzado contra la ponderación total.		estaciones funcionen en condiciones adecuadas para las personas usuarias.		interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía		indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable		de un servicio contratado o supervisado de manera periódica.			
C0202.1	Porcentaje de cumplimiento del servicio de limpieza	Sí	El indicador permite entender que se mide el cumplimiento del servicio de limpieza a partir de una ponderación contenida en un dictamen.	Sí	Es relevante porque la limpieza incide en las condiciones de uso de terminales y estaciones, que son el producto del componente C02.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado porque mide el cumplimiento de una actividad necesaria para sostener estaciones y terminales en condiciones de servicio.	No	Principal	Este indicador es adecuado
C0203.1	Porcentaje de mantenimientos realizados a estaciones y terminales	Sí	El indicador es claro porque compara mantenimientos realizados contra mantenimientos programados o requeridos.	Sí	Es relevante porque la actividad se orienta directamente al mantenimiento de estaciones y terminales.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de	Sí	Es adecuado porque mide el cumplimiento operativo de la actividad y permite identificar avances contra programación.	No	Principal	Este indicador es adecuado

							no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía		monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable					
C0301.1	Porcentaje de personal capacitado	Sí	El indicador es claro porque compara el personal capacitado con el personal total.	Sí	Es relevante porque la capacitación es una actividad directamente vinculada con la profesionalización del personal.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado porque mide el alcance de la capacitación dentro de la plantilla laboral.	No	Principal	Este indicador es adecuado
C0302.1	Porcentaje de actividades para promover la perspectiva de género	Sí	El indicador es claro porque compara actividades realizadas con actividades programadas en materia de perspectiva de género.	Sí	Es relevante porque las actividades de sensibilización forman parte de la profesionalización institucional del personal, aunque su vínculo con el servicio operativo es indirecto.	Sí	La ITE no detectó procedimientos u obstáculos que incrementen el costo de verificación del indicador	Sí	El seguimiento puede realizarse mediante la página oficial y los registros de la Unidad de Igualdad de Género.	Sí	Es adecuado para una Actividad porque mide el cumplimiento de acciones programadas de sensibilización y capacitación.	No	Complementario	Este indicador es adecuado
C0303.1	Porcentaje de personal evaluado	Sí	El indicador identifica con claridad la proporción de personal evaluado respecto del	Sí	Es relevante porque la evaluación permite verificar si la capacitación derivó en registros de	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente	Sí	Es adecuado porque complementa la medición de capacitación con una verificación	No*	Complementario	Este indicador es adecuado

			personal capacitado.		desempeño o competencia.		esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía		económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable		posterior del personal evaluado.			
C0401.1	Promedio de pasajeros trasladados sobre kilómetro recorrido	Sí	El indicador es entendible porque expresa una razón entre pasajeros trasladados y kilómetros recorridos. La fórmula permite reconocer que se trata de pasajeros por kilómetro.	Sí	Es relevante porque ayuda a programar la operación con base en la afluencia de usuarios y en el uso efectivo de los kilómetros recorridos.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado porque mide eficiencia operativa y permite observar la relación entre demanda atendida y esfuerzo de operación.	No	Principal	Este indicador es adecuado
C0402.1	Porcentaje de puntualidad en traslados	Sí	El indicador es claro porque compara los viajes que llegan a tiempo con los viajes realizados.	Sí	Es relevante porque la puntualidad es una dimensión sustantiva de los traslados eficientes y de la calidad del servicio.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se	Sí	Es adecuado porque mide una dimensión operativa directamente perceptible para las personas usuarias.	No	Principal	Este indicador es adecuado

							dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía		conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable					
C0403.1	Porcentaje de litros de diesel consumidos	Sí	El indicador es comprensible porque compara litros consumidos con litros programados para consumo, aunque el nombre podría precisar que se trata de cumplimiento de programación.	Sí	Es relevante porque el consumo de diésel forma parte de la programación operativa de las unidades y permite dar seguimiento a la gestión de recursos.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	**No**	El indicador puede ser útil, pero no es plenamente adecuado en su formulación actual porque 'litros consumidos' puede interpretarse como mayor consumo, cuando lo deseable es controlar el consumo respecto de lo programado.	No	Principal	Renombrarlo como 'Porcentaje de cumplimiento del consumo programado de diésel' y precisar en la ficha que el objetivo es mantener el consumo dentro de la programación operativa autorizada.
C0501.1	Porcentaje del equipo de cobro con mantenimiento	Sí	El indicador es claro porque compara el equipo de cobro con mantenimiento realizado contra el total de equipos de cobro.	Sí	Es relevante porque el mantenimiento del equipo de cobro contribuye directamente al funcionamiento del sistema electrónico de recaudo.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de	No	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado porque mide el cumplimiento de una actividad operativa necesaria para conservar el sistema de recaudo en funcionamiento.	No	Principal	Este indicador es adecuado

							consulta para la ciudadanía							
C0502.1	Porcentaje de aplicativos actualizados	Sí	El indicador es claro porque compara los aplicativos actualizados contra el total de aplicativos.	Sí	Es relevante porque la actualización de aplicativos contribuye a la mejora y operación del sistema electrónico de recaudo.	No	Pese a que el Ente evaluado señala un medio de verificación interno, medio que resulta esencial para la toma de decisiones, esta característica no se cumple toda vez que dicho tipo de medio de verificación puede ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía	**No**	Considerando que existe una posible barrera logística que hace que el indicador no sea plenamente económico, de ello mismo se desprende que la característica de monitoreabilidad tampoco se conceda en virtud de que un medio de verificación interno no es plenamente monitoreable	Sí	Es adecuado porque mide una acción necesaria para mantener vigente la operación tecnológica del sistema de cobro.	No	Principal	Este indicador es adecuado

ANEXO IV.
ÁRBOL DE PROBLEMAS

Efectos

Efecto indirecto. Deterioro de las condiciones de movilidad urbana en los municipios de Chihuahua y Juárez.

E1. Desconfianza de las personas usuarias en el servicio de transporte troncal.
E1.1 Disminución del número de personas usuarias del sistema troncal.
E1.2 Disminución de los ingresos por recaudación tarifaria.

E2. Incremento de las quejas presentadas por las personas usuarias ante la Operadora.

E3. Deterioro de la percepción pública sobre el servicio de transporte troncal.

↑

Problema central

Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV (%) reciben un servicio que opera fuera de las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que entorpece sus desplazamientos cotidianos.

↑

Causas directas e indirectas

C1. Deterioro físico y mecánico de las unidades de transporte
C1.1 Mantenimiento aplicado de forma correctiva, posterior a la aparición de la falla
C1.2 Insumos y servicios de mantenimiento con costos elevados
C1.3 Unidades de transporte con antigüedad superior a su vida útil
C1.4 Número reducido de proveedores disponibles de insumos y refacciones

C2. Deterioro físico de terminales y estaciones
C2.1 Mantenimiento aplicado de forma correctiva, posterior a la aparición de la falla
C2.2 Supervisión de terminales y estaciones realizada de manera discrecional en su frecuencia y en sus criterios de verificación
C2.3 Equipo obsoleto en terminales y estaciones

C3. Desempeño inconsistente del personal de atención al usuario
C3.1 Perfil de contratación del personal de atención al usuario ajeno a la formación en trato al público
C3.2 Capacitación en perspectiva de género impartida de manera intermitente al personal de atención al usuario

C4. Desfase entre la programación de rutas y los flujos de demanda observados

C5. Fallas operativas recurrentes en el sistema de recaudo electrónico
C5.1 Software desactualizado
C5.2 Equipo obsoleto
C5.3 Puntos de venta y recarga limitados en número y ubicación

ANEXO V.

ÁRBOL DE OBJETIVOS

Fines directos e indirectos

Fin indirecto. Condiciones de movilidad urbana mejoradas en los municipios de Chihuahua y Juárez, conforme al modelo integral de movilidad conectada, intermodal, moderna, segura y accesible previsto en el Plan Estatal de Desarrollo.

F1. Confianza de las personas usuarias en el servicio de transporte troncal.
F1.1 Incremento del número de personas usuarias del sistema troncal.
F1.2 Incremento de los ingresos por recaudación tarifaria.

F2. Disminución de las quejas presentadas por las personas usuarias ante la Operadora.

F3. Percepción pública favorable sobre el servicio de transporte troncal.

↑

Objetivo central

Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV reciben un servicio que opera conforme a las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que facilita sus desplazamientos cotidianos.

↑

Medios directos e indirectos

M1. Unidades de transporte mantenidas en buen estado físico y mecánico
M1.1 Mantenimiento preventivo aplicado de forma programada y oportuna
M1.2 Insumos y servicios de mantenimiento adquiridos a costos adecuados y sostenibles
M1.3 Unidades de transporte renovadas conforme a estándares de vida útil vigentes
M1.4 Disponibilidad amplia de proveedores de insumos y refacciones

M2. Terminales y estaciones mantenidas en buen estado
M2.1 Mantenimiento preventivo aplicado de forma programada y oportuna
M2.2 Supervisión de terminales y estaciones realizada conforme a criterios de verificación y frecuencias establecidos
M2.3 Equipo de terminales y estaciones modernizado

M3. Personal de atención con desempeño consistente y profesionalizado
M3.1 Perfil de contratación del personal de atención al usuario acorde con la formación en trato al público
M3.2 Capacitación en perspectiva de género impartida de forma sistemática al personal de atención al usuario

M4. Correspondencia entre la programación de rutas y los flujos de demanda observados

M5. Sistema de recaudo electrónico operando de forma continua
M5.1 Software actualizado
M5.2 Equipo modernizado
M5.3 Puntos de venta y recarga accesibles y suficientes en número y ubicación

ANEXO VI.

MATRIZ DE ALTERNATIVAS

Nombre del Programa	Programa presupuestario 2E100C1 “Servicio de Transporte Público”
Dependencia o Entidad	Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.
Área responsable	Coordinación General
Tipo de evaluación	Evaluación de diseño en tiempo real
Año fiscal evaluado	2026

Dado que no se realizó un análisis de alternativas para el Pp (basado en criterios cualitativos/cuantitativos), no se cuenta con información suficiente para elaborar este Anexo.

Medio: Buen estado de unidades de transporte

Criterios de valoración	Alternativas o medios de solución		
	Alternativa 1.	**Alternativa 2.**	**Alternativa 3.**
Menor costo de implementación	No se desarrolla en el Diagnóstico, ni en ningún otro documento asociado al Pp.		
Mayor financiamiento disponible			
Menor tiempo para obtener resultados			
Mayor aceptación de la alternativa por parte de la población afectada			
Mayor viabilidad técnica			
Mayor capacidad institucional			
Mayor impacto institucional			
Total			

Medio: Terminales y estaciones en buen estado

Criterios de valoración	Alternativas o medios de solución		
	Alternativa 1.	**Alternativa 2.**	**Alternativa 3.**
Menor costo de implementación	No se desarrolla en el Diagnóstico, ni en ningún otro documento asociado al Pp.		
Mayor financiamiento disponible			
Menor tiempo para obtener resultados			
Mayor aceptación de la alternativa por parte de la población afectada			
Mayor viabilidad técnica			
Mayor capacidad institucional			
Mayor impacto institucional			
Total			

Medio: Personal profesionalizado

Criterios de valoración	Alternativas o medios de solución		
	Alternativa 1.	**Alternativa 2.**	**Alternativa 3.**

Menor costo de implementación	No se desarrolla en el Diagnóstico, ni en ningún otro documento asociado al Pp.
Mayor financiamiento disponible	
Menor tiempo para obtener resultados	
Mayor aceptación de la alternativa por parte de la población afectada	
Mayor viabilidad técnica	
Mayor capacidad institucional	
Mayor impacto institucional	
Total	

Medio: Eficiencia de traslado en rutas

Criterios de valoración	Alternativas o medios de solución		
	Alternativa 1.	**Alternativa 2.**	**Alternativa 3.**
Menor costo de implementación	No se desarrolla en el Diagnóstico, ni en ningún otro documento asociado al Pp.		
Mayor financiamiento disponible			
Menor tiempo para obtener resultados			
Mayor aceptación de la alternativa por parte de la población afectada			
Mayor viabilidad técnica			
Mayor capacidad institucional			
Mayor impacto institucional			
Total			

Medio: Sistema de recaudo electrónico eficiente

Criterios de valoración	Alternativas o medios de solución		
	Alternativa 1.	**Alternativa 2.**	**Alternativa 3.**
Menor costo de implementación	No se desarrolla en el Diagnóstico, ni en ningún otro documento asociado al Pp.		
Mayor financiamiento disponible			
Menor tiempo para obtener resultados			
Mayor aceptación de la alternativa por parte de la población afectada			
Mayor viabilidad técnica			
Mayor capacidad institucional			
Mayor impacto institucional			
Total			

ANEXO VII.
METAS DE INDICADORES



Nombre del Programa	Programa presupuestario 2E100C1 “Servicio de Transporte Público”
Dependencia o Entidad	Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.
Área responsable	Coordinación General
Tipo de evaluación	Evaluación de diseño en tiempo real
Año fiscal evaluado	2026

Nivel de objetivos/ Identificador del indicador	Nombre del indicador	Metas		Unidad de medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
		Descripción	Valor							
Nivel de objetivos Fin										
F1	Variación porcentual de la contribución al fortalecimiento de la calidad del servicio de transporte público	Índice	7.14% (45.00)	Sí	Variación porcentual es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta se vincula con un resultado estratégico del programa: el cambio en la percepción de calidad del transporte público. Aunque requiere cuidar la congruencia entre sentido y trayectoria, sí orienta el desempeño hacia una mejora observable.	Sí	Es factible porque se apoya en una fuente institucional bianual y en valores programados identificables; la principal condición es conservar la misma definición del índice entre mediciones.	Alinear la trayectoria de la meta con el sentido ascendente del indicador, precisando que el resultado esperado corresponde a una variación positiva respecto del estudio inmediato anterior.
Nivel de objetivos Propósito										

Nivel de objetivos/ Identificador del indicador	Nombre del indicador	Metas		Unidad de medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
		Descripción	Valor							
P1	Porcentaje de usuarios beneficiados con transporte público	Población	55.76% (1,366,190.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque permite observar la cobertura de usuarios beneficiados por las rutas troncales respecto de la población considerada. Es útil para seguimiento, aunque conviene reforzar su vínculo con la satisfacción del usuario.	Sí	Es factible porque parte de una población objetivo identificada y de registros internos de resultados de encuestas de usuarios, por lo que puede verificarse con información disponible para el programa.	Complementar la meta de cobertura con una referencia explícita a satisfacción del usuario, para que refleje mejor el resultado esperado a nivel Propósito.
Nivel de objetivos Componente										
C01.1	Porcentaje de unidades mejoradas	Unidades	100.00% (103.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	**No**	El valor establecido para la meta en el ejercicio fiscal es menor que la línea base, aunque se establece la trayectoria como “Ascendente” en la Ficha Técnica. Se estima que el valor a la baja no orienta a OTV a mejorar su desempeño. Podría considerarse una meta laxa.	Sí	Es factible porque el universo programado es delimitado y puede verificarse mediante bitácoras de mantenimiento y registros del área responsable.	Se requiere ajustar la línea base del indicador.

Nivel de objetivos/ Identificador del indicador	Nombre del indicador	Metas		Unidad de medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
		Descripción	Valor							
C02.1	Porcentaje de estaciones y terminales que se mejoran.	Terminales y Estaciones	100.00% (160.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño al establecer que las estaciones y terminales programadas deben encontrarse en condiciones adecuadas para brindar el servicio.	Sí	Es factible porque el número de estaciones y terminales es verificable y el medio de comprobación corresponde a bitácoras de mantenimiento del área responsable.	Este indicador es adecuado.
C03.1	Porcentaje de personal profesionalizado	Personal	100.00% (308.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta impulsa el desempeño porque vincula la profesionalización del personal con la capacidad institucional para prestar un servicio adecuado.	Sí	Es factible porque puede verificarse mediante listas de asistencia, constancias y evaluaciones internas del área de recursos humanos.	Este indicador es adecuado.
C04.1	Porcentaje de cumplimiento de viajes	Viajes	100.00% (224,545.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque mide el cumplimiento de viajes programados, un aspecto directamente relacionado con la continuidad y eficiencia del servicio de transporte.	Sí	Es factible porque la programación y las sábanas de trabajo permiten contrastar los viajes realizados contra los viajes programados.	Este indicador es adecuado.
C05.1	Porcentaje de equipos de sistema electrónico mejorados	Equipo	100.00% (448.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque vincula la mejora del sistema electrónico de	Sí	Es factible porque los equipos mejorados pueden comprobarse	Este indicador es adecuado.

Nivel de objetivos/ Identificador del indicador	Nombre del indicador	Metas		Unidad de medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
		Descripción	Valor							
							recaudo con la continuidad del servicio y la operación del cobro.		con facturas, formatos de instalación y registros internos del área de sistemas.	
Nivel de objetivos Actividad										
C0101.1	Porcentaje de órdenes de trabajo de mantenimiento realizadas.	Órdenes de Trabajo	100.00% (2,640.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta impulsa el desempeño porque permite dar seguimiento al cumplimiento de las órdenes de mantenimiento recibidas por el programa.	Sí	Es factible porque las órdenes recibidas y completadas pueden verificarse en las bitácoras del área de mantenimiento.	Este indicador es adecuado.
C0102.1	Porcentaje de unidades disponibles para brindar el servicio	Unidades	100.00% (164.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque mide la disponibilidad de la flotilla, condición necesaria para sostener la prestación del servicio.	Sí	Es factible porque el área de operaciones cuenta con reportes de unidades disponibles y unidades totales.	Este indicador es adecuado.
C0201.1	Porcentaje de cumplimiento del servicio de vigilancia	Ponderaciones	100.00% (96.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque permite verificar el cumplimiento del servicio de vigilancia contratado conforme a dictámenes periódicos.	Sí	Es factible porque el programa cuenta con dictámenes mensuales de cumplimiento del servicio de vigilancia.	Este indicador es adecuado.

Nivel de objetivos/ Identificador del indicador	Nombre del indicador	Metas		Unidad de medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
		Descripción	Valor							
C0202.1	Porcentaje de cumplimiento del servicio de limpieza	Ponderaciones	100.00% (96.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta impulsa el desempeño porque el cumplimiento del servicio de limpieza se asocia con condiciones adecuadas de uso para las terminales y estaciones.	Sí	Es factible porque existen reportes internos, bitácoras y dictámenes que permiten verificar el cumplimiento del servicio.	Este indicador es adecuado.
C0203.1	Porcentaje de mantenimientos realizados a estaciones y terminales	Mantenimiento	100.00% (2,233.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque establece el cumplimiento de los mantenimientos requeridos en infraestructura de atención al usuario.	Sí	Es factible porque el número de mantenimientos requeridos y realizados puede verificarse mediante reportes de necesidades y bitácoras de mantenimiento.	Este indicador es adecuado.
C0301.1	Porcentaje de personal capacitado	Personal	100.00% (277.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque permite observar el avance de capacitación del personal respecto de la plantilla programada.	Sí	Es factible porque las listas de asistencia y constancias de capacitación permiten comprobar el avance reportado.	Este indicador es adecuado.
C0302.1	Porcentaje de actividades para promover la perspectiva de género	Actividades	100.00% (24.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta impulsa el desempeño porque fija un cumplimiento programático para actividades de sensibilización vinculadas con la	Sí	Es factible porque las actividades programadas y realizadas pueden documentarse mediante	Este indicador es adecuado.

Nivel de objetivos/ Identificador del indicador	Nombre del indicador	Metas		Unidad de medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
		Descripción	Valor							
							perspectiva de género.		registros internos y la información de la Unidad de Igualdad de Género.	
C0303.1	Porcentaje de personal evaluado	Personal	100.00% (216.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque permite verificar que el personal capacitado sea evaluado y que exista evidencia interna del resultado de la capacitación.	Sí	Es factible porque se basa en formatos de evaluación y registros del Departamento de Recursos Humanos.	Este indicador es adecuado.
C0401.1	Promedio de pasajeros trasladados sobre kilómetro recorrido	Pasajeros / Kilómetro	3.94 (36,006,278.00)	Sí	Promedio simple es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque relaciona la programación del servicio con la afluencia de usuarios y los kilómetros recorridos. No obstante, debe cuidarse la interpretación de la trayectoria, porque un mayor o menor promedio puede tener implicaciones distintas según el objetivo operativo.	Sí	Es factible porque el programa cuenta con registros de validaciones, pasajeros y kilómetros recorridos provenientes de las áreas de recaudo y operaciones.	Precisar si la meta busca aumentar la ocupación del servicio o evitar saturación; con base en ello, alinear el sentido y la trayectoria del indicador.

Nivel de objetivos/ Identificador del indicador	Nombre del indicador	Metas		Unidad de medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
		Descripción	Valor							
C0402.1	Porcentaje de puntualidad en traslados	Viaje	78.13% (175,445.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque mide la proporción de viajes que llegan a tiempo, un atributo directamente perceptible por los usuarios del servicio.	Sí	Es factible porque las sábanas de trabajo y los registros de llegadas permiten verificar los viajes a tiempo frente al total de viajes realizados.	Este indicador es adecuado.
C0403.1	Porcentaje de litros de diésel consumidos	Litros	100.00% (6,422,432.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta puede orientar el desempeño porque permite controlar el consumo respecto de lo programado; sin embargo, debe explicitarse si el resultado deseado es mantenerse dentro de la programación o reducir desviaciones de consumo.	Sí	Es factible porque el consumo y la programación de litros pueden verificarse mediante bitácoras y registros del área de operaciones.	Aclarar la lógica de desempeño de la meta: cumplimiento exacto del consumo programado, reducción de consumo o control de desviaciones; después, alinear sentido y trayectoria.
C0501.1	Porcentaje del equipo de cobro con mantenimiento	Equipo	100.00% (795.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque permite dar seguimiento al mantenimiento del equipo de cobro electrónico necesario para la operación del recaudo.	Sí	Es factible porque el área de sistemas cuenta con bitácoras de mantenimiento a equipos de cobro electrónico.	Este indicador es adecuado.

Nivel de objetivos/ Identificador del indicador	Nombre del indicador	Metas		Unidad de medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
		Descripción	Valor							
C0502.1	Porcentaje de aplicativos actualizados	Aplicativos	44.64% (200.00)	Sí	Porcentaje es una unidad de medida estándar.	Sí	La meta orienta el desempeño porque da seguimiento a la actualización de aplicativos del sistema de cobro; no obstante, el valor de la meta requiere explicación para entender por qué sólo una parte del universo será actualizada.	Sí	Es factible porque el número de aplicativos actualizados y totales puede comprobarse mediante bitácoras y registros del departamento de sistemas.	Justificar técnicamente la meta de 44.64% y revisar la congruencia entre periodicidad, sentido y trayectoria para que el avance esperado sea claro.

ANEXO VIII.

VALORACIÓN FINAL DEL DISEÑO DEL PROGRAMA



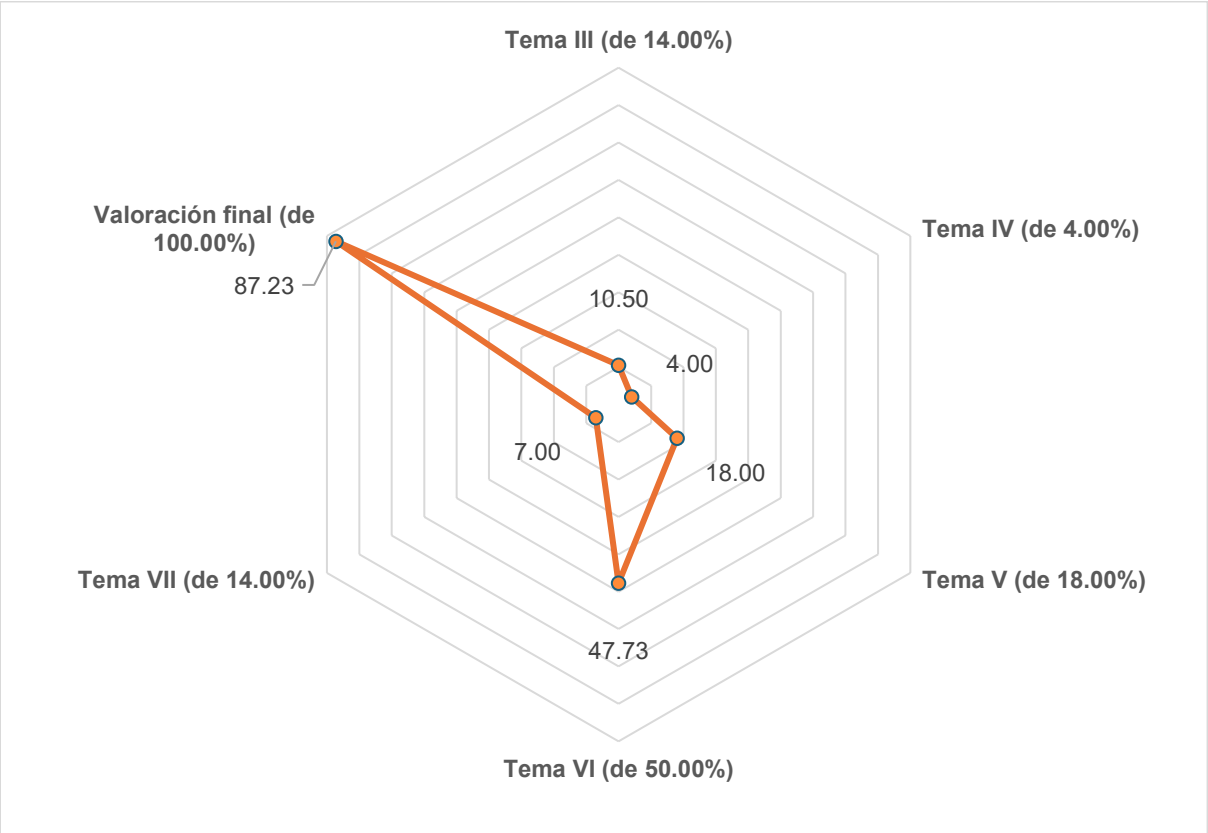
Nombre del Programa	Programa presupuestario 2E100C1 “Servicio de Transporte Público”
Dependencia o Entidad	Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.
Área responsable	Coordinación General
Tipo de evaluación	Evaluación de diseño en tiempo real
Año fiscal evaluado	2026

Tema	Valoración máxima por tema	Justificación
Tema I. Características del Programa	No se asignan puntos cuantitativos	Las características del Pp están bien documentadas y permiten conocer los principales elementos de su diseño, así como su orientación administrativa. Estas características están descritas en el Diagnóstico, en la MIR y en el conjunto de documentos formalizados que las acompañan. En estos documento es posible identificar, entre otros aspectos; cuál es el problema que atiende; cuál es la población a la que benefician sus acciones; si existe congruencia entre sus Árboles, sus niveles de objetivos y sus indicadores de desempeño; así como cuál es su contribución al logro de metas establecidas en planes estratégicos nacionales e internacionales y si con sus acciones complementa (o no) las que realiza algún otro programa público (federal o estatal) para la atención de un mismo problema complejo. Hace falta, sin embargo, que el Diagnóstico describa cuáles son los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Programa (**Valoración máxima por tema:** 14%)	*Puntos por preguntas y porcentaje por ítem: P2 = 2/4 (0.50) P3 = 3/3 (1.00) P4 = 3/4 (0.75) *Porcentaje del tema: [(0.50+1.00+0.75) /3]*100 = 75.00% *Valor del tema por porcentaje (14.00%): 75.00%*0.14 = **10.50%**	El Pp se dirige a la atención de un problema público relevante para que la población del estado de Chihuahua cuente con un servicio de transporte troncal de calidad, seguro y eficiente, contribuyendo con ello a su movilidad y bienestar. El problema descrito en el Árbol de problemas está bien identificado, aunque presenta un área de oportunidad relevante: no está formulado todavía como un hecho negativo susceptible de revertirse mediante la intervención pública. A diferencia de ello, la relación de causalidad descrita en dicho esquema sí es estratégica, ya que refleja con claridad las causas que inciden directamente en el problema y los efectos que resultan de él, y cuenta con un argumento basado en evidencia documental y empírica (desarrollado en los apartados 2.2 y 2.3 del Diagnóstico) que valida y sustenta dicha relación. Esto no compromete la lógica interna del Pp, pero sí conviene ajustar la redacción para que el problema cumpla plenamente con los criterios formales que exige la MML. Una vez ajustada esa definición, será necesario continuar trabajando en la articulación de la estrategia de intervención del Pp, pues hace falta que el análisis de alternativas ya esbozado en el Diagnóstico se complemente con criterios de valoración, metodología y fuentes de información explícitos, que permitan identificar qué acciones son las más factibles e idóneas (según el contexto institucional y social de Chihuahua) para alcanzar el objetivo central y, con ello, los fines deseados. Se concluye que los principales elementos del diseño del Pp están documentados y, en su mayoría, bien sustentados, aunque presentan áreas de oportunidad relevantes por atender para precisar la definición del problema (conforme a la MML) y completar la justificación de la estrategia de intervención. Por su parte, el Diagnóstico, aunque presenta áreas de mejora en la justificación del tipo de intervención seleccionado, da cumplimiento a la normatividad correspondiente e incluye la totalidad de los apartados requeridos.
Tema III. Contribución de Programa a la planeación estratégica	No se asignan puntos cuantitativos	Existe un conjunto de normas estatales que dota a la OTV de las atribuciones y facultades requeridas para la atención de la problemática identificada, mediante la operación del Pp en el contexto de la política estatal de movilidad, al contribuir a garantizar la prestación de un servicio de transporte público de calidad en las áreas metropolitanas de Chihuahua y Ciudad Juárez. Además, se considera que, mediante sus acciones, el Pp contribuye efectivamente al logro de la misión de la OTV, así como al alcance de su visión. Por lo tanto, se concluye que los elementos institucionales (misión, visión y normatividad) son congruentes con el diseño del Pp y guardan relación lógica con las acciones que emprende para atender la situación problemática que afecta a su población objetivo. En este tema también se observó que, debido a la vinculación del Pp a objetivos estratégicos superiores (estatales, nacionales e internacionales), sus acciones se articulan dentro de una estrategia de intervención pública

Tema	Valoración máxima por tema	Justificación
		más amplia, orientada a la atención de una problemática compleja. Se considera que esta vinculación facilita que existan oportunidades de colaboración con otras entidades públicas para extender el alcance de los resultados obtenidos en beneficio de la sociedad. Se concluye que estos elementos —normativo, institucional y de planeación estratégica— dotan al diseño del Pp de una base sólida, legítima y articulada con la política pública en materia de movilidad que se lleva a cabo en la entidad.
Tema IV. Población potencial y objetivo (**Valoración máxima por tema:** 4%)	*Puntos por preguntas y porcentaje por ítem: P11. = 4/4 *Porcentaje del tema: 100.00% *Valor del tema por porcentaje (4.00%): 100.00% *0.04 = **4.00%**	El Pp tiene definidas y cuantificadas sus poblaciones en el documento Focalización de la población objetivo 2026 y en el Diagnóstico, y esas definiciones son pertinentes: corresponden con lo que el Pp efectivamente busca atender según su diseño. Sobre esa base ya identificada, quedan tres ajustes técnicos por resolver. El primero es de consistencia conceptual: la población de referencia y la postergada se definen en términos de habitantes, mientras que la potencial, la objetivo y la atendida se definen en términos de usuarios, lo que impide que se sostenga entre ellas una relación de subconjuntos al no compartir una misma unidad de medida. El segundo es de trazabilidad: ningún documento especifica el método de cálculo empleado para definir y cuantificar estas poblaciones. El tercero es de instrumentación: el Pp no cuenta con una estrategia de cobertura que muestre cómo se propone cerrar, de manera eficiente, equitativa y sostenible en el tiempo, la brecha entre la población atendida y la población objetivo. Se concluye que estos tres ajustes no son de forma, sino la base sobre la que se sostiene el dimensionamiento del Pp: de que las poblaciones compartan una misma unidad de medida, su cálculo sea trazable y exista una ruta explícita para cerrar la brecha de cobertura depende que los indicadores de la MIR reflejen, con precisión, el cambio que el Pp logra en su población objetivo.
Tema V. Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados (**Valoración máxima por tema:** 18%)	*Puntos por preguntas y porcentaje por ítem: P12. = 4/4 (1.00) P13. = 4/4 (1.00) P14. = 4/4 (1.00) P15. = 4/4 (1.00) *Porcentaje del tema: [(1.00+1.00+1.00+1.00) / 4]*100 = 100.00% *Valor del tema por porcentaje (18.00%): 100.00%*0.18 = **18.00%**	El análisis de la MIR permite concluir que su lógica vertical es sólida y refleja de manera integral el mecanismo de intervención del Pp. Las 13 Actividades están claramente especificadas, guardan un orden cronológico y ascendente y resultan necesarias y suficientes para producir los cinco Componentes; éstos, a su vez, corresponden a bienes y servicios efectivamente entregados por el Programa, se vinculan con el Plan Estatal de Desarrollo y con la normatividad aplicable a la OTV, y permiten alcanzar el Propósito. El Propósito expresa un resultado único sobre la población objetivo y contribuye significativamente al Fin, mientras que este último se ubica en un nivel superior cuyo logro depende también de factores externos a la operación directa del Programa. La principal área de mejora es puntual y consiste en simplificar la redacción del Componente C03, de “Profesionalización realizada al personal” a “Personal profesionalizado”, para ajustarla con mayor precisión a la sintaxis de la MML. En conjunto, se concluye que la MIR cuenta con una estructura causal consistente que permite prever razonablemente cómo las acciones operativas producen los resultados esperados, siempre que se mantengan las condiciones externas identificadas.
Tema VI. Análisis de los Indicadores (**Valoración máxima por tema:** 50%)	*Puntos por preguntas y porcentaje por ítem: P17. = 4/4 (1.00) P18. = 4/4 (1.00) P23. = 4/4 (1.00) P24. = 4/4 (1.00) P25. = 4/4 (1.00) P27. = 4/4 (1.00) P28. = 4/4 (1.00) P29. = 3/4 (0.75) P30. = 3/4 (0.75) P31. = 4/4 (1.00) P32. = 3/3 (1.00) *Porcentaje del tema: [(1.00+1.00+1.00+1.00+1.00+1.00+1	El sistema de indicadores del Pp cuenta con una base técnica robusta. Las 20 Fichas Técnicas incorporan la totalidad de los once elementos requeridos; 17 de los 20 indicadores cumplen simultáneamente con las cinco características de claridad evaluadas, 19 presentan congruencia entre su nombre, descripción y método de cálculo, 19 son relevantes respecto de sus objetivos y 18 proporcionan información adecuada para valorar el desempeño. Las 20 metas son factibles y disponen de líneas base sustentadas en registros o series de información. No obstante, conforme al criterio aplicado en el Anexo III, sólo los indicadores F1 y C0302.1 cuentan con medios de verificación externos o públicamente consultables. Los 18 indicadores restantes dependen de medios de verificación internos que, aunque son esenciales para la toma de decisiones del Ente evaluado, pueden ocasionar costos adicionales de consulta para la ciudadanía; por ello, no cumplen plenamente con las características de economía y monitoreabilidad. Además, existen inconsistencias de periodicidad en los medios de verificación de C01.1 y C0502.1. Las demás áreas de oportunidad se concentran en la medición estratégica: el indicador de Propósito P1 aproxima la cobertura del servicio, pero no mide directamente la satisfacción de las personas usuarias ni la calidad del transporte recibido; también deben precisarse las denominaciones de C0102.1 y C0302.1, armonizar el nombre, la descripción y el método de cálculo de C0403.1 y depurar los supuestos, pues sólo 14 de los 20 objetivos identifican condiciones externas

Tema	Valoración máxima por tema	Justificación
	.00+0.75+0.75+1.00+1.00) / 11]*100 = 95.45% *Valor del tema por porcentaje (50.00%): 95.45%*0.50 = **47.73%**	verdaderamente críticas. Finalmente, cinco metas presentan discrepancias entre sus valores, sentidos o trayectorias y cuatro no impulsan con claridad una mejora del desempeño. Se concluye que el sistema permite un seguimiento operativo confiable, pero requiere fortalecer el acceso público a sus medios de verificación y realizar ajustes focalizados para convertirse en una herramienta precisa de medición del desempeño estratégico y del cambio logrado en la población objetivo.
Tema VII. Recursos, uso, sostenibilidad y transparencia (**Valoración máxima por tema:** 14%)	*Puntos por preguntas y porcentaje por ítem: P35. = 2/3 (0.67) P38. = 1/3 (0.33) P40. = 2/4 (0.50) *Porcentaje del tema: [(0.67+0.33+0.50) / 3]*100 = 50.00% *Valor del tema por porcentaje (14.00%): 50.00%*0.14 = **7.00%**	El análisis de la gestión del desempeño en la Operadora de Transporte Vivebús (OTV) revela una institucionalización operativa asimétrica. Por un lado, el Programa presupuestario demuestra una fortaleza destacable en su capacidad técnica y administrativa para dar seguimiento a la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR); existe evidencia documental de que los departamentos internos generan, procesan y utilizan los datos operativos —como el consumo de diésel o la disponibilidad de flotilla— para fundamentar procesos críticos de toma de decisiones presupuestarias y de gasto corriente. Sin embargo, esta madurez en la gestión de insumos contrasta con áreas de oportunidad significativas en el nivel estratégico y de rendición de cuentas. El diseño actual del indicador de Propósito, enfocado en medir cobertura poblacional, limita la capacidad de la dirección para tomar decisiones basadas en la satisfacción cualitativa del usuario, desaprovechando el enfoque de resultados que exige el PbR. Aunado a ello, la carencia de mecanismos proactivos y sistemáticos para detectar las necesidades de la ciudadanía y, críticamente, la inoperatividad del portal web oficial, configuran una barrera sustantiva para la transparencia normativa y programática. El Programa cumple con la provisión del servicio, pero requiere transitar de canales de comunicación reactivos (redes sociales) hacia una política de apertura institucional que garantice el acceso público a la información de su desempeño.
Tema VIII. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas federales y/o estatales	No se asignan puntos cuantitativos	El Programa presupuestario exhibe un diseño competencial altamente eficiente dentro del ecosistema de la política de movilidad urbana, caracterizado por una complementariedad estratégica plena y una ausencia total de duplicidades operativas. En el orden estatal, la intervención de OTV se articula de forma armónica al enfocarse exclusivamente en la prestación y gestión cotidiana del servicio en rutas troncales, mientras que delega la rectoría normativa a la Secretaría General de Gobierno (mediante la regulación del transporte concesionado) y el desarrollo de infraestructura de alcance municipal a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología. En el ámbito federal, esta delimitación operativa abre una valiosa ventana de apalancamiento. Al no existir coincidencias en la ejecución directa, el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) se posiciona como el principal mecanismo complementario para la viabilidad a largo plazo del Programa. Mientras OTV absorbe la carga del gasto operativo y el mantenimiento ordinario, el programa federal representa la fuente estratégica idónea para financiar los grandes proyectos de inversión de capital que requiere el sistema troncal, tales como la renovación tecnológica del recaudo, la modernización de estaciones y la adquisición de nueva flota vehicular. La formalización de estas relaciones en el Diagnóstico fortalecerá integralmente la planeación sectorial del transporte en el Estado.
Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de derechos humanos	No se asignan puntos cuantitativos	El Pp incorpora elementos iniciales y explícitos de perspectiva de género. En 2026 programó 24 actividades de sensibilización, desagrega por sexo a su población objetivo y desarrolla, en coordinación con las áreas de seguridad pública de Chihuahua y Ciudad Juárez, acciones de capacitación, materiales informativos y protocolos para responder ante situaciones de riesgo o violencia. Estas acciones muestran capacidad institucional para integrar la igualdad y la no discriminación en la operación; sin embargo, todavía no se acompañan de un diagnóstico específico sobre brechas de acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera o experiencias de discriminación, ni de indicadores y metas diferenciadas que permitan medir su reducción. Por otra parte, la operación del transporte troncal contribuye directamente a la realización del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, disponibilidad y accesibilidad y, de manera indirecta, facilita el ejercicio de derechos como el acceso al trabajo, la educación, la salud, la cultura y la participación social. También se identificaron acciones de atención a personas con discapacidad, aunque su contribución no se mide todavía mediante indicadores específicos de accesibilidad e inclusión. Se concluye que el Programa cuenta con una base operativa y normativa favorable para transversalizar ambos enfoques,

Tema	Valoración máxima por tema	Justificación
		pero requiere convertir las acciones existentes en una estrategia documentada, medible y orientada a reducir brechas concretas.
Valoración final		**87.23%**



ANEXO IX.

COMPLEMENTARIEDADES, COINCIDENCIAS Y DUPLICIDADES ENTRE PROGRAMAS FEDERALES Y/O ESTATALES



INFORMACIÓN DEL PP EVALUADO

Nombre del Programa	“Servicio de Transporte Público”	Modalidad	**E**, “Prestación de servicios públicos”
Dependencia o Entidad	Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.	Ramo:	Ordenamiento Territorial Moderno y Sustentable
Unidad responsable	Coordinación General	Clave	**2E100C1**
Tipo de evaluación	Evaluación de diseño en tiempo real	Año de la evaluación	2026

INFORMACIÓN DE LOS PP ANALIZADOS

Nombre del Pp	Modalidad y clave	Dependencia o Entidad	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relación identificada	Argumentación	Recomendación
Servicios de Transporte	2E041C1	Secretaría General de Gobierno / Subsecretaría de Transporte	E302T4 - Ordenamiento Territorial Moderno y Sustentable - Movilidad y Transporte - Respeto de los Derechos Humanos	Los concesionarios del transporte público en el estado de Chihuahua presentan un limitado sistema de gestión y control para garantizar un servicio eficiente.	Los concesionarios del transporte público en el estado de Chihuahua cuentan con un sistema de gestión y control fortalecido que garantiza un servicio eficiente.	Concesionarios del transporte público en todas sus modalidades que el Programa está en condiciones de atender y se encuentran interesados en cumplir con la Ley de Transporte.	Estatal.	C01. Permisos temporales del transporte público en todas sus modalidades regulados; C0101. Inspección de unidades de transporte público; C0102. Atención a concesionarios; C02. Rutas urbanas de transporte trazadas; C0201. Monitoreo de unidades de transporte público urbano.	Complementariedad	El C02 y C0201 trazan y monitorean rutas urbanas; el C04 de OTV eficienta los traslados de las rutas troncales mediante programación y supervisión operativa. Al presentar objetivos semejantes pero atender a poblaciones objetivo distinta, existe complementariedad.	Integrar los hallazgos en el documento Diagnóstico.
Programa Estatal de Movilidad Urbana Sustentable	2K060D1	Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología / Dirección de Desarrollo Urbano	E302T4 - Ordenamiento Territorial Moderno y Sustentable - Movilidad y Transporte - Respeto de los Derechos Humanos	Los municipios del Estado de Chihuahua presentan un ineficiente sistema de movilidad urbana.	Los municipios del Estado de Chihuahua presentan un eficiente sistema de movilidad urbana.	Municipios del Estado de Chihuahua que presentan problemas en el sistema de movilidad urbana y que el Programa está en condiciones de atender.	Estatal; en 2026 se prevé atender un municipio.	C01. Proyectos ejecutivos para mejorar los programas de movilidad urbana realizados; C0101. Elaboración de cédulas; C0102. Elaboración de expedientes técnicos; C02. Infraestructura para mejorar el sistema de movilidad urbana realizada; C0201. Licitación; C0202. Supervisión de obra.	Coincidencia	Se presta un Componente semejante respecto de diferentes áreas de enfoque, por lo que existe coincidencia ante la magnitud del problema público atendido (fortalecimiento de la infraestructura de trasporte público).	Integrar los hallazgos en el documento Diagnóstico.

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
Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM)	Programa sectorial del FONADIN / PROTRAM	Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), administrado por BANOBRAS	I- Fondos federales	Los gobiernos locales y organismos operadores enfrentan limitaciones financieras, técnicas e institucionales para desarrollar infraestructura de transporte urbano masivo.	Otorgar apoyos financieros y asistencia técnica para preparar y ejecutar proyectos de transporte masivo y fortalecer la capacidad institucional de las autoridades locales.	Entidades del sector público y privado promotoras de proyectos de transporte masivo, preferentemente en ciudades de más de 500 mil habitantes.	Nacional; preferentemente ciudades de más de 500 mil habitantes.	Apoyos recuperables y no recuperables para contratar estudios y realizar inversiones en proyectos de infraestructura de transporte masivo, acompañados de asistencia técnica especializada.	Complementariedad	El PROTRAM financia estudios e inversiones en infraestructura de transporte masivo y fortalece capacidades locales. Presenta traslapes con C01, C02, C04 y C05 de OTV: mejoramiento de unidades, terminales y estaciones, operación de rutas y recaudo electrónico; la relación con C03 es parcial por el fortalecimiento institucional. La coincidencia no implica duplicidad si se delimitan fuentes y conceptos: PROTRAM estructura y financia inversiones, mientras OTV opera, mantiene y supervisa el sistema troncal.	Integrar los hallazgos en el documento Diagnóstico.

ANEXO X.
ASPECTOS SUSCEPTIBLES DE MEJORA



Nombre del Programa	Programa presupuestario **2E100C1** “Servicio de Transporte Público”
Dependencia o Entidad	Operadora de Transporte de Vivebús Chihuahua, S.A. de C.V.
Área responsable	Coordinación General
Tipo de evaluación	Evaluación de diseño en tiempo real
Año fiscal evaluado	2026

Tema	Recomendación	Pregunta	Normatividad que sustenta la aplicación y/o aceptación de la recomendación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades recomendadas	Mejora esperada	Etapa del ciclo presupuestario
Tema I. Características del Programa	**R1.** Incorporar en el Diagnóstico una descripción sobre los antecedentes del Programa, a fin de conocer con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha sufrido en su diseño a lo largo del tiempo.	No aplica	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM1.** Incorporar en el Diagnóstico una descripción sobre los antecedentes del Programa. Esto, a fin de que se conozca con mayor detalle su origen institucional y los cambios que ha experimentado su diseño a lo largo del tiempo.	- Recuperar los documentos institucionales que dan origen al Pp, así como los acuerdos o instrumentos que han modificado su diseño. - Redactar el apartado de antecedentes describiendo la trayectoria del Programa y el momento en que ocurrió cada cambio. - Incorporar el apartado al Diagnóstico y preverlo en sus futuras actualizaciones.	El Diagnóstico da cuenta del origen institucional del Pp y de los cambios que ha tenido su diseño, lo que permite comprender su trayectoria.	Planeación
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Pp	**R2.a** Fortalecer la estructura del **Diagnóstico**, a fin de facilitar su lectura por parte de personas externas a la OTV, incorporando los siguientes elementos: **a)** fecha de elaboración y de próxima actualización y **b)** área responsable de su elaboración y revisión.	1	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría	**ASM2** Fortalecer la estructura del Diagnóstico incorporando la fecha de elaboración y de próxima actualización, así como el área responsable de su elaboración y revisión. Esto, a fin de facilitar su consulta por parte de personas externas a la OTV y de dar trazabilidad institucional al documento.	- Incorporar en el apartado inicial del Diagnóstico la fecha de elaboración y la de su próxima actualización. - Señalar el área responsable de su elaboración y de su revisión. - Establecer la periodicidad con la que el Diagnóstico será revisado y actualizado.	El Diagnóstico identifica su fecha de elaboración, su próxima actualización y el área responsable, lo que facilita su consulta y da trazabilidad al documento.	Planeación

Tema	Recomendación	Pregunta	Normatividad que sustenta la aplicación y/o aceptación de la recomendación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades recomendadas	Mejora esperada	Etapa del ciclo presupuestario
			de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).				
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Pp	**R2.b** Desarrollar los apartados identificados en la Tabla 3. "Elementos que integran al Diagnóstico del Pp, 2026", incorporando evidencia documental y empírica, así como las justificaciones y argumentaciones correspondientes, y asegurándose de que todos los elementos requeridos por la MML estén atendidos.	1	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM3.** Desarrollar con mayor profundidad los apartados del Diagnóstico identificados en la tercera columna de la Tabla 3 "Elementos que integran al Diagnóstico del Pp, 2026", incorporando evidencia documental y empírica y las justificaciones correspondientes. Esto, a fin de que el Diagnóstico atienda la totalidad de los elementos que exige la MML y sustente con evidencia el diseño del Pp.	- Revisar la tercera columna de la Tabla 3 del Informe e identificar los apartados que requieren desarrollo. - Reunir la evidencia documental y empírica que sustente cada apartado, señalando sus fuentes. - Redactar los apartados faltantes e integrarlos al Diagnóstico.	El Diagnóstico desarrolla la totalidad de los elementos que exige la MML y sustenta el diseño del Pp con evidencia documental y empírica.	Planeación
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Pp	**R3.** Redefinir al problema como un hecho negativo acotado. Considerar para ello la siguiente propuesta: "Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV (%) reciben un servicio que opera fuera de las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que entorpece sus desplazamientos cotidianos".	2	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM4.** Redefinir al problema como un hecho negativo acotado, considerando la propuesta incluida en el Informe. Esto, a fin de que la definición del problema cumpla con las características que exige la MML y se identifique con claridad el cambio que el Pp busca lograr en su población objetivo.	- Enunciar el problema como un hecho negativo único y verificable, tomando como base la propuesta del Informe. - Incorporar la magnitud del problema, señalando su fuente y su criterio de medición. - Actualizar la definición del problema en el Diagnóstico, en el Árbol de problemas y en los demás documentos de planeación del Pp.	El problema que atiende el Pp se define conforme a la MML y se identifica con claridad el cambio que se busca lograr en la población objetivo.	Planeación
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Pp	**R4.** Verificar que las causas descritas en el Árbol de Problemas no estén redactadas en términos de carencia o insuficiencia.	3	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios	**ASM5.** Verificar que las causas descritas en el Árbol de problemas no estén redactadas en términos de carencia o insuficiencia. Esto, a fin de que cada causa enuncie una condición negativa específica,	- Revisar cada causa del Árbol de problemas y descartar las que nombren la ausencia o la insuficiencia de algo. - Reformular esas causas como una condición negativa	Las causas del Árbol de problemas enuncian condiciones negativas específicas y medibles, lo que permite identificar el	Planeación

Tema	Recomendación	Pregunta	Normatividad que sustenta la aplicación y/o aceptación de la recomendación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades recomendadas	Mejora esperada	Etapa del ciclo presupuestario
			sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	observable y susceptible de medirse, y de que su espejo en el Árbol de objetivos exprese un resultado logrado.	específica que exista y admita indicador. - Ajustar el medio correspondiente en el Árbol de objetivos para que sea su espejo.	resultado que se logrará al revertirlas.	
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Pp	**R5.** Homologar la definición del objetivo central con base en los ajustes realizados a la definición del problema central. Considerar para ello la siguiente propuesta: "Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV reciben un servicio que opera conforme a las condiciones previstas para el sistema troncal, lo que facilita sus desplazamientos cotidianos."	4	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM6.** Homologar la definición del objetivo central con base en los ajustes realizados al problema central, considerando la propuesta incluida en el Informe. Esto, a fin de que el Árbol de objetivos exprese la situación deseada como espejo del problema y de que ambas definiciones coincidan en todos los documentos del Pp.	- Redactar el objetivo central como la situación revertida del problema, sin incorporar la magnitud. - Actualizar el objetivo central en el Diagnóstico, en el Árbol de objetivos y en la MIR. - Verificar que la redacción sea idéntica en todos los documentos.	El objetivo central expresa la situación deseada que corresponde al problema redefinido y se enuncia de forma homogénea en todos los documentos del Pp.	Planeación
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Pp	**R6.**Verificar que **1)** los medios descritos en el Árbol de Objetivos estén redactados en términos de resultados logrados y **2)** el Árbol de Objetivos sea espejo del Árbol de problemas, conforme a la MML.	4	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM7.** Verificar que los medios del Árbol de objetivos estén redactados en términos de resultados logrados y que el Árbol de objetivos sea espejo del Árbol de problemas. Esto, a fin de que el esquema permita prever el cambio que producirá la intervención y conserve su función estratégica.	- Revisar cada medio y reescribir los que estén enunciados como acciones por realizar, de modo que expresen un resultado ya logrado. - Cotejar uno a uno los medios contra las causas y los fines contra los efectos. - Corregir las ramas en las que no exista correspondencia.	Los medios del Árbol de objetivos expresan resultados logrados y cada uno corresponde con su causa, de modo que el esquema refleja la lógica de la intervención.	Planeación

Tema	Recomendación	Pregunta	Normatividad que sustenta la aplicación y/o aceptación de la recomendación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades recomendadas	Mejora esperada	Etapa del ciclo presupuestario
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Pp	**R7.a** Incluir en la sección 5. "Análisis de alternativas" del Diagnóstico una definición y una justificación de los criterios de valoración seleccionados, junto con la metodología empleada para seleccionar las alternativas y las fuentes de información utilizadas.	4 y 6	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM8.** Incluir en la sección 5 "Análisis de alternativas" del Diagnóstico la definición y la justificación de los criterios de valoración, la metodología empleada y las fuentes de información utilizadas. Esto, a fin de que la selección de las alternativas sea trazable y pueda verificarse.	-Definir los criterios de valoración y explicar el significado de cada nivel de la escala. - Describir la metodología con la que se valoraron las alternativas. - Señalar las fuentes de información empleadas en el análisis.	El análisis de alternativas del Diagnóstico explicita sus criterios, su metodología y sus fuentes, lo que hace verificable la selección realizada.	Planeación
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Pp	**R7.b** Seleccionar al menos una alternativa de solución por medio del Árbol de Objetivos y valorarla conforme a los criterios establecidos previamente.	4 y 6	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM9.** Seleccionar al menos una alternativa de solución por cada medio del Árbol de objetivos y valorarla conforme a los criterios establecidos. Esto, a fin de que cada medio cuente con una alternativa valorada y la estrategia de intervención se sustente en el análisis.	- Identificar, para cada medio del Árbol de objetivos, las alternativas de solución posibles. - Valorar cada alternativa conforme a los criterios definidos y registrar el resultado en la Matriz de Alternativas. - Documentar la alternativa seleccionada para cada medio.	Cada medio del Árbol de objetivos cuenta con al menos una alternativa valorada conforme a criterios explícitos.	Planeación
Tema II. Justificación de la creación y del diseño del Pp	**R7.c** Elaborar en la sección 5. "Análisis de alternativas" del Diagnóstico un argumento que justifique y sustente el tipo de intervención del Pp, es decir, que explique por qué se considera que las alternativas seleccionadas son las más apropiadas para atender la problemática identificada, dado el	4 y 6	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026).	**ASM10.** Elaborar en la sección 5 "Análisis de alternativas" del Diagnóstico un argumento que justifique el tipo de intervención del Pp. Esto, a fin de que quede documentado por qué las alternativas seleccionadas son las más apropiadas para atender la problemática identificada, dado el	- Explicar por qué las alternativas seleccionadas resultan las más eficaces, eficientes y factibles. - Relacionar esa elección con el contexto institucional y social de Chihuahua. - Integrar el argumento en la sección 5 del Diagnóstico.	El Diagnóstico sustenta con un argumento propio el tipo de intervención que sigue el Pp frente a las demás alternativas identificadas.	Planeación

Tema	Recomendación	Pregunta	Normatividad que sustenta la aplicación y/o aceptación de la recomendación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades recomendadas	Mejora esperada	Etapa del ciclo presupuestario
	contexto institucional y social de Chihuahua.		Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	contexto institucional y social de Chihuahua.			
Tema IV. Contribución del Programa a la planeación estratégica	**R8.** Incluir, en el apartado 3.3 "Aportación del programa a los objetivos del Plan estatal de Desarrollo, así como, Plan Nacional de Desarrollo y finamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030)" del Diagnóstico una tabla (semejante a la que se presenta en esta pregunta) donde se relacione el nivel de objetivos del Pp con el objetivo, estrategia o línea de acción de los instrumentos de planeación estratégica nacionales, estatales e internacionales a los que contribuye.	8	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM11.** Incluir en el apartado 3.3 del Diagnóstico una tabla que relacione el nivel de objetivos del Pp con el objetivo, estrategia o línea de acción de los instrumentos de planeación estratégica a los que contribuye. Esto, a fin de que la contribución del Pp a los objetivos estatales, nacionales e internacionales quede documentada de forma clara.	- Retomar la tabla de alineación presentada en la pregunta 8 del Informe. - Verificar la vigencia de los objetivos, estrategias y líneas de acción citados. - Incorporar la tabla al apartado 3.3 del Diagnóstico.	La contribución del Pp a los instrumentos de planeación estratégica estatales, nacionales e internacionales está documentada de forma clara en el Diagnóstico.	Planeación
Tema IV. Población potencial y objetivo	**R9.** Ajustar las definiciones de las poblaciones del Pp, a fin de que articulen adecuadamente subconjuntos entre sí y su enunciación sea correcta en términos de la MML. Considerar para ello la siguiente propuesta: • Población de referencia: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez. • Población no afectada: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que no son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV y quedan fuera de los alcances del Programa. • Población potencial (afectada): Las y los habitantes de los municipios	10	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM12.** Ajustar las definiciones de las poblaciones del Pp, considerando la propuesta incluida en el Informe. Esto, a fin de que articulen subconjuntos entre sí, compartan una misma unidad de medida y su enunciación corresponda con lo que establece la MML.	- Redefinir las cinco poblaciones considerando la propuesta del **Informe**, con una misma unidad de medida. - Verificar que la población no afectada y la potencial sumen la población de referencia. - Actualizar las definiciones en el Diagnóstico y en el documento Focalización de la población objetivo.	Las poblaciones del Pp están definidas como subconjuntos articulados entre sí y con una misma unidad de medida, lo que sostiene el dimensionamiento del Programa.	Planeación

Tema	Recomendación	Pregunta	Normatividad que sustenta la aplicación y/o aceptación de la recomendación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades recomendadas	Mejora esperada	Etapa del ciclo presupuestario
	de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV. • Población objetivo: Las y los habitantes de los municipios de Chihuahua y Juárez que son usuarios de las rutas troncales del transporte público operadas por la OTV. • Población postergada: No aplica, dado que las rutas troncales operan únicamente en los municipios de Chihuahua y Juárez y el Programa está en condiciones de atender a la totalidad de su población potencial.						
Tema IV. Población potencial y objetivo	**R10.** Incluir, en el **Diagnóstico**, la definición y cuantificación de todas las poblaciones, junto con su método de cálculo y las fuentes de información (autor, nombre del documento y/o enlace al sitio web, año) empleadas para ello.	10	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM13.** Incluir en el Diagnóstico la definición y la cuantificación de todas las poblaciones, junto con su método de cálculo y sus fuentes de información. Esto, a fin de que las cifras del Pp sean trazables y puedan verificarse.	- Cuantificar cada población con la información disponible en los registros de la Operadora. - Describir el método de cálculo empleado para obtener cada cifra. - Señalar las fuentes de información, indicando autor, documento o sitio y año.	Las poblaciones del Pp están cuantificadas, con su método de cálculo y sus fuentes señalados, lo que hace verificables las cifras del Programa.	Planeación
Tema IV. Población potencial y objetivo	**R11.** Elaborar una estrategia de cobertura que permita visualizar cómo se propone que las acciones que realiza el Pp lleguen de manera eficiente y equitativa a cada vez más integrantes de su población objetivo (es decir, se aproxima a cerrar la brecha entre la población atendida y la población objetivo), optimizando el uso	11	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026).	**ASM14.** Elaborar una estrategia de cobertura congruente con la lógica de intervención del Pp, que incluya la definición y cuantificación de la población objetivo y metas anuales factibles de corto, mediano y largo plazo. Esto, a fin de que el Programa muestre cómo se propone cerrar la brecha entre la población atendida y	- Definir y cuantificar la población objetivo que la estrategia se propone atender. - Establecer metas de cobertura anuales factibles con horizonte de corto, mediano y largo plazo. - Documentar la estrategia y vincularla con la meta del	El Pp cuenta con una estrategia de cobertura documentada que muestra cómo se propone cerrar la brecha entre su población atendida y su población objetivo.	Planeación

Tema	Recomendación	Pregunta	Normatividad que sustenta la aplicación y/o aceptación de la recomendación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades recomendadas	Mejora esperada	Etapa del ciclo presupuestario
	de los recursos disponibles y de manera sostenible en el tiempo. Esta estrategia debe ser congruente con la lógica de intervención del Pp e incluir, al menos, los siguientes aspectos: definición y cuantificación de la población objetivo, junto con metas de cobertura anuales factibles que abarquen un horizonte de corto, mediano y largo plazo.		Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	la objetivo de manera eficiente, equitativa y sostenible.	indicador de Propósito de la MIR.		
Tema V. Análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados **Tema VI.** Análisis de los Indicadores	**R12.** Revisar cada uno de los elementos que integran a la lógica vertical y horizontal de la MIR para asegurarse de que cumplan con las características solicitadas por la MML, considerando las propuestas de mejora específicas formuladas en la pregunta 39 y el Anexo II. “De la lógica vertical y horizontal de la Matriz” de este Informe.	34	Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023). Acuerdo por el cual se emiten los Lineamientos Generales de la Administración Pública Estatal para Regular los procesos de Planeación, Programación y Presupuestación para el ejercicio fiscal 2026 (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026).	**ASM15.** Revisar los elementos de la lógica vertical y horizontal de la MIR, incorporando las propuestas de mejora formuladas en la pregunta 34 y en el Anexo II del Informe. Esto, a fin de que sus objetivos, indicadores, metas y supuestos cumplan con las características que establece la MML y midan directamente la satisfacción de las personas usuarias.	- Valorar la incorporación de un indicador de Propósito que mida la satisfacción de las personas usuarias de las rutas troncales, sustentado en los instrumentos de certificación de calidad existentes. - Ajustar los nombres de los indicadores F1, C0102.1, C0302.1 y C0403.1 conforme al Anexo II, y alinear la trayectoria, el sentido, la línea base y la meta de F1 y C01.1. - Depurar los supuestos que no sean externos conforme al Anexo II y capturar los cambios en las Fichas Técnicas del SICIP.	La MIR del Pp cumple con la lógica vertical y horizontal que exige la MML y mide directamente el cambio que busca en la satisfacción de las personas usuarias.	Programación
Tema VII. Recursos, uso, sostenibilidad y transparencia	**R13.** Diseñar e implementar un mecanismo sencillo de identificación de necesidades de información de los usuarios de la MIR, tanto internos como externos, que permita documentar qué áreas utilizan la información, así como detectar las necesidades de información de las y los usuarios del servicio prestado en el contexto del Pp.	37	Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023). Acuerdo por el cual se emiten los Lineamientos Generales de la Administración Pública	**ASM16.** Diseñar e implementar un mecanismo sencillo para identificar las necesidades de información de los usuarios internos y externos de la MIR, que documente qué áreas utilizan la información y recoja las necesidades de las personas usuarias del servicio. Esto, a fin de que el Pp transite de la recepción reactiva de quejas a la detección sistemática de necesidades.	- Identificar las áreas internas que usan la información de la MIR y los registros que ya generan los Departamentos de Sistemas, Operaciones y Recaudo. - Definir cómo se clasifican y sistematizan las solicitudes y quejas, y complementar con un instrumento periódico de	El Pp conoce y documenta las necesidades de información de sus usuarios internos y de las personas usuarias del servicio, y las usa para orientar su operación.	Seguimiento

Tema	Recomendación	Pregunta	Normatividad que sustenta la aplicación y/o aceptación de la recomendación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades recomendadas	Mejora esperada	Etapa del ciclo presupuestario
			Estatal para Regular los procesos de Planeación, Programación y Presupuestación para el ejercicio fiscal 2026 (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026).		consulta a las personas usuarias. - Establecer la periodicidad de los reportes, las áreas que los revisan y la forma en que sus resultados se traducen en ajustes a la operación.		
	R14. Establecer una hoja de ruta para restablecer o habilitar un portal institucional accesible y publicar, de manera ordenada y periódica, la normatividad aplicable, el Diagnóstico, la MIR, los avances de metas, los resultados de los indicadores, la información presupuestaria y los medios de contacto del Pp.	40 y 41	Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Chihuahua. Ley de Presupuesto de Egresos, Contabilidad Gubernamental y Gasto Público del Estado de Chihuahua.	**ASM17.** Establecer una hoja de ruta para restablecer o habilitar el portal institucional de la OTV y publicar en él, de manera ordenada y periódica, la normatividad, el Diagnóstico, la MIR, los avances de metas, los resultados de los indicadores, la información presupuestaria y los medios de contacto del Pp. Esto, a fin de que la ciudadanía pueda consultar la información del Programa más allá de las redes sociales.	- Restablecer el dominio institucional de la OTV o habilitar un apartado del Pp en el portal del Gobierno del Estado. - Definir los documentos a publicar y la periodicidad de su actualización, en coordinación con las áreas que los generan. - Publicar la información con una explicación breve en lenguaje ciudadano y enlazarla desde la página de Facebook de la OTV.	La ciudadanía puede consultar en un portal institucional estable la información normativa, programática, presupuestaria y de resultados del Pp.	Rendición de cuentas
Tema VIII. Complementariedades, coincidencias y duplicidades con otros Programas federales y/o estatales	**R15.** Robustecer el apartado del documento Diagnóstico sobre las relaciones del Pp con otros programas presupuestarios del orden federal y estatal, con los que se encuentra vinculado en cuanto a objetivos, áreas de enfoque y Componentes.	42	Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM18.** Robustecer el apartado del Diagnóstico sobre las relaciones del Pp con otros programas, describiendo su complementariedad con el Pp estatal 2E041C1 “Servicios de Transporte”, su coincidencia con el Pp 2K060D1 “Programa Estatal de Movilidad Urbana Sustentable” y su complementariedad con el PROTRAM federal. Esto, a fin de documentar cómo se articula el Pp con la política de movilidad estatal y federal.	- Identificar los programas estatales y federales vinculados con el Pp por objetivos, áreas de enfoque y Componentes, retomando el Anexo IX del Informe. - Describir en el Diagnóstico la complementariedad con los Pp 2E041C1 y PROTRAM, y la coincidencia con el 2K060D1, con sus posibilidades de coordinación. - Actualizar el apartado en cada revisión del Diagnóstico.	El Diagnóstico documenta la articulación del Pp con los programas estatales y federales de movilidad y transporte masivo.	Planeación

Tema	Recomendación	Pregunta	Normatividad que sustenta la aplicación y/o aceptación de la recomendación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades recomendadas	Mejora esperada	Etapa del ciclo presupuestario
Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de derechos humanos	**R16.** Elaborar un diagnóstico de brechas de género en el acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera y experiencias de discriminación en las rutas troncales; con base en sus resultados, incorporar al diseño del Pp acciones, indicadores y metas diferenciadas que permitan medir su reducción.	43	Ley de Igualdad entre Mujeres y Hombres del Estado de Chihuahua. Elementos mínimos a considerar para la elaboración del Diagnóstico de los Programas presupuestarios de nueva creación o con cambios sustanciales (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2026). Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM19.** Elaborar un diagnóstico de brechas de género en el acceso, uso, seguridad, tiempos de traslado, condiciones de espera y experiencias de discriminación en las rutas troncales, e incorporar al diseño del Pp acciones, indicadores y metas diferenciadas a partir de sus resultados. Esto, a fin de que las acciones de género del Programa contribuyan de manera medible a reducir las desigualdades.	- Reunir información desagregada por sexo sobre el uso del servicio, las quejas y los incidentes de seguridad en las rutas troncales, y complementarla con una consulta a las usuarias. - Analizar las brechas identificadas e incorporarlas al Diagnóstico. - Definir acciones, indicadores y metas diferenciadas en la MIR, articuladas con la Actividad C0302 y con la coordinación con las áreas de seguridad pública.	El Pp cuenta con un diagnóstico de brechas de género y con indicadores y metas que permiten medir su reducción en las rutas troncales.	Planeación
Tema IX. Perspectiva de género y enfoque de derechos humanos	**R17.** Incorporar explícitamente al Diagnóstico y a la MIR un enfoque de derechos humanos que reconozca la función del Pp como garante del derecho a la movilidad, e integrar indicadores que permitan valorar de manera diferenciada la seguridad, accesibilidad e inclusión de las mujeres, las personas con discapacidad y otros grupos que enfrentan mayores barreras para desplazarse.	44	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Constitución Política del Estado de Chihuahua. Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua. Guía para la integración de Programas Presupuestarios basados en la Metodología de Marco Lógico (Secretaría de Hacienda del Estado de Chihuahua, 2023).	**ASM20.** Incorporar al Diagnóstico y a la MIR un enfoque de derechos humanos que reconozca la función del Pp como garante del derecho a la movilidad, con indicadores que valoren de manera diferenciada la seguridad, la accesibilidad y la inclusión de las mujeres, las personas con discapacidad y otros grupos con mayores barreras para desplazarse. Esto, a fin de que la contribución del Programa a ese derecho sea verificable.	- Describir en el Diagnóstico el marco constitucional y legal del derecho humano a la movilidad y la función del Pp como garante. - Identificar a los grupos que enfrentan mayores barreras para desplazarse en las rutas troncales y las condiciones que las generan. - Incorporar a la MIR indicadores diferenciados de seguridad, accesibilidad e inclusión, con sus metas y medios de verificación.	El diseño del Pp reconoce su función como garante del derecho a la movilidad y mide de forma diferenciada su contribución a ese derecho.	Planeación