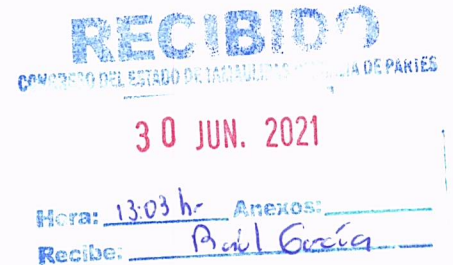




Ciudad Victoria, Tamaulipas, a 28 de junio de 2021.

C. DIP. JOAQUÍN ANTONIO HERNÁNDEZ CORREA
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE VIGILANCIA
DE LA AUDITORÍA SUPERIOR DEL ESTADO.
H. CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TAMAULIPAS.



En cumplimiento a lo establecido en los artículos 116 fracción II párrafo sexto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 58 fracción VI párrafo segundo y tercero y 76 párrafos primero y segundo y cuarto, fracciones I y II de la Constitución Política del Estado de Tamaulipas; artículos 1, 2, 3, 4, 12 fracción XXI y 16 fracción V, 36, 37, 38, 84 fracción III. 90 fracción XVII de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas del Estado de Tamaulipas vigente, me permito remitir a esa Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior del Estado del Congreso Libre y Soberano de Tamaulipas, el **Informe Individual de la Auditoría de Desempeño No. AED/001/2021** practicada a la **Secretaría General de Gobierno del Estado de Tamaulipas**, coordinada con la Subsecretaría de Transporte Público, al **Programa E 221 Modernización del Transporte Público** correspondiente a los recursos del ejercicio **2020**, respecto al cumplimiento de metas y objetivos, su consistencia y orientación a resultados.

La Auditoría Superior del Estado como Órgano Técnico de fiscalización, control y evaluación gubernamental del Congreso Libre y Soberano del Estado de Tamaulipas, con personalidad jurídica y patrimonio propio; autonomía técnica y de gestión, en el ejercicio de sus atribuciones conforme lo dispuesto en los artículos 116 fracción II párrafo sexto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 58 fracción VI y 76 de la Constitución Política del Estado de Tamaulipas; el artículo 3 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas del Estado de Tamaulipas (LFR CET); para la práctica de auditorías de desempeño, sustenta su actuación en el artículo 2 fracción II, 4 fracción IV, 12 fracción II y 16 fracción V de la LFR CET; artículo 12 y 15 del Reglamento Interior de la Auditoría Superior del Estado de Tamaulipas, las Normas Profesionales de Auditoría del Sistema Nacional de Fiscalización (NPASN F No. 100 y 300); en atención a la Ley General de Contabilidad Gubernamental (Artículos 53 y 54); la Ley del Gasto Público del Estado de Tamaulipas (LGPET) Artículos 1, 2 Bis, fracción XXX y XXXVI, 4 Bis, 17 y 77; la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios; la Ley de Transparencia y Acceso a la Información del Estado de Tamaulipas (artículo 67); la Ley Orgánica para la Administración Pública del Estado de Tamaulipas; Ley de Planeación Estatal (Artículo 17); la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas; el Reglamento del Transporte Público del Estado de Tamaulipas del 12 Octubre de 1988; el Presupuesto de Egresos de la



Federación del 11 de Diciembre del 2019; los Lineamientos de Operación del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas; y los Criterios para la Incorporación de la Estrategia del Presupuesto Basado en Resultados en el Estado de Tamaulipas, publicado el viernes 3 de agosto de 2018, en el P.O. Extraordinario Número 08 y emitidos por la Secretaría de Finanzas. Otros marcos de referencia: la Metodología de Marco Lógico (MML) emitida por el Instituto Iberoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social¹ (ILPES), la Guía MIR y la información de Presupuesto Basado en Resultados (PbR) emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP); y en atención a los Términos de Referencia del CONEVAL (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social).

I. Resumen Ejecutivo

La **Secretaría General de Gobierno del Estado de Tamaulipas, a través de la Subsecretaría de Transporte Público (STP), instrumentó el Programa E 221 Modernización del Transporte Público**, el cual tiene como propósito lograr un nivel de satisfacción en los ciudadanos de Tamaulipas, brindando un servicio de calidad en el transporte público. El objetivo general del programa está orientado a garantizar a los usuarios de los servicios de transporte de pasajeros en todas sus modalidades, un sistema seguro, moderno y eficiente, capaz de satisfacer las necesidades de movilidad, y con ello contribuir al desarrollo socioeconómico del Estado. El programa muestra vinculación con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo (2016-2022).

Se identificó en el diagnóstico que los usuarios del servicio de transporte de pasajeros, realizan sus traslados en unidades de transporte público que, en algunos casos, no reúnen las condiciones óptimas de seguridad. El 53% del parque vehicular activo, son unidades fuera del marco legal. Los prestadores de los diversos servicios, incumplen con las obligaciones contraídas al momento de que se les reconoce la calidad de concesionarios del servicio, contenidas en la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas y su Reglamento en vigor.

Las acciones de la STP se concentran principalmente en servicios brindados a los concesionarios del transporte público que, de acuerdo a la información del Registro Estatal del Transporte, existe un total de 18,084 concesiones autorizadas para la explotación del servicio en sus distintas modalidades en el estado. Estos servicios corresponden a la realización de la Revista Documental y Mecánica Anual al transporte público de pasajeros de Tamaulipas.

¹ El Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES) es un organismo permanente y con identidad propia, que forma parte de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, Naciones Unidas). Fue concebido a principios de los años 60 con el fin de apoyar a los gobiernos de la región en el campo de la planificación y gestión pública, mediante la prestación de servicios de capacitación, asesoría e investigación.



Las “Revistas”, consisten en el registro de la verificación de las unidades de los concesionarios del transporte y en mantener vigentes los títulos de concesión, prorrogando éstos, siempre y cuando cumplan con los criterios para lo que fueron preestablecidos. La importancia de la supervisión periódica a las unidades, se orienta a detectar aquellas que no se encuentran en condiciones óptimas para el buen servicio al usuario. El Sistema Estatal del Transporte tiene presencia en 80% de los municipios de la entidad, destacando con mayor número de concesiones la Zona Conurbada con 10,562, Reynosa 3,619, Victoria 1,125, Matamoros 1,122, Nuevo Laredo 803 y el resto del estado con 853.

Como servicios complementarios se tiene el que brinda el Grupo de Auxilio Mecánico y Servicios Ángeles Azules, y la gestión de la adquisición de vehículos adaptados para brindar un servicio especializado gratuito de transporte público para las personas con discapacidad.

Con el programa “Ángeles Azules Tam” se atendió a 22,524 vehículos que al transitar en las carreteras del Estado sufrió algún desperfecto, logrando beneficiar por estas acciones a 67,572 ciudadanos, durante el periodo del 23 de marzo al 31 de julio 2020. La STP informa que aún falta por cubrir algunos tramos carreteros, por lo que se requiere de más equipamiento y más recurso humano, debidamente capacitado y certificado en las labores de auxilio mecánico. Este programa surge como uno de los objetivos estratégicos de este Gobierno, en su tarea para construir la paz y recuperar la tranquilidad del ciudadano.

En lo relacionado al Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad (FOTRADIS), el diagnóstico no menciona aspectos importantes sobre la estrategia implementada en el ejercicio fiscal 2020. Por otra parte, no hace referencia en qué se aplicaron los recursos, no presenta el convenio con la federación y los proyectos de inversión realizados en términos de los Lineamientos del Fondo, por lo tanto, no forma parte del dictamen.

Recientemente se incorporaron las Empresas Redes de Transporte (ERT) como DiDi y Uber, las cuales derivaron reformas a la Ley de Transporte del Estado para controlar el servicio. En noviembre de 2020, la Subsecretaría de Transporte Público presentó la propuesta de reforma al capítulo tercero; artículos 35 Ter y 35 sexies de dicha Ley, para regular la actividad de estas empresas. En esta propuesta se presentaron las siguientes adiciones: a) pago de derechos ante la oficina fiscal, por el registro de la operación de las empresas de redes de transporte, además de la renovación del mismo ante la Subsecretaría de Transporte Público; b) registro de las empresas de redes de transporte ante la Subsecretaría, presentando documentos certificados y copias simples para cotejo; c) entrega a la Subsecretaría por parte de las empresas redes de transporte del padrón de suscriptores y unidades que se encuentran en operación; y d) cancelación de registro de la empresa en caso de incumplimiento. Actualmente la ERT



DiDi cuenta con un total de 2,791 vehículos y Uber con 419, ambas, en los municipios de Tampico, Matamoros, Nuevo Laredo, Reynosa y Victoria.

Entre las fortalezas del Programa Modernización del Transporte Público, se cuenta con un padrón actualizado de concesiones, concesionarios, unidades y operadores; presencia en las ciudades con mayor población en el estado; personal con experiencia y compromiso; regulación de las actividades de las Empresas Redes de Transporte y Proyecto Ángeles Azules con impacto positivo en todo el estado.

Dentro de las debilidades que afectan los resultados del programa se detecta: falta de infraestructura y equipo en delegaciones (Nuevo Laredo, Matamoros, Reynosa, Victoria y Zona Conurbada), personal insuficiente para atender a los concesionarios en todo el estado y falta de recursos que no fueron aprobados dentro del Programa de Operación Anual.

De acuerdo con los resultados de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) al cierre del ejercicio, respecto a la atención del problema, la meta para el fin del programa se mide a través de un indicador externo a la institución, basado en los Resultados de la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) 2019 emitidos por el INEGI en forma bianual, con el 32.5% en el nivel de satisfacción de transporte público masivo y automotor (INEGI, 2019). El indicador del propósito, porcentaje de atención a quejas de usuarios, el cual muestra un alcance del 100%, no resulta adecuado para medir el avance en la atención del problema descrito en el diagnóstico. El programa cumple con aspectos relevantes de la Metodología de Marco Lógico (MML), no obstante, deberá seguir trabajando en la estructura de un Presupuesto basado en Resultados (PbR).

Finalmente, el **Programa E 221 Modernización del Transporte Público** perteneciente a la **Secretaría General de Gobierno del Estado de Tamaulipas** e instrumentado a través de la **Subsecretaría de Transporte Público**, cumplió en términos generales con los objetivos del programa. Por otra parte, deberá atender las recomendaciones que se describen en el apartado VI. Procedimientos de auditoría aplicados, resultados y recomendaciones de aspectos susceptibles de mejora (ASM) y acciones del programa evaluado, con fines de mejora de la política pública.

II. Criterios de selección

Esta Auditoría se realizó conforme a los criterios establecidos en el Programa Anual de Auditoría 2021, presentado y aprobado por la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior del Estado mediante oficio número CVASE LXIV/2020 008 de fecha 09 de diciembre 2020, recibido en este Órgano Técnico de Fiscalización con fecha 10 de diciembre de 2020, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 84 fracción IV y 90 fracción II y IV de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas del Estado de Tamaulipas.



III. Objetivo

Verificar el cumplimiento de metas y objetivos del programa, así como evaluar la consistencia y resultados, con el fin de obtener información que retroalimente la lógica y congruencia en materia de diseño, planeación estratégica, cobertura y focalización, operación, percepción de la población atendida y medición de resultados.

IV. Alcance

Realizar la revisión del **Programa E 221 Modernización del Transporte Público**, correspondiente al ejercicio 2020, perteneciente a la Secretaría General de Gobierno del Estado de Tamaulipas e instrumentado a través de la Subsecretaría de Transporte Público, en términos del objetivo de auditoría.

V. Servidores públicos que intervinieron en la Auditoría

Para la realización de la auditoría se designó formalmente por el Órgano Técnico de fiscalización, control y evaluación gubernamental, a los auditores CC. Jorge Ubaldo Guzmán Acuña, Erika Venus Ruiz Beltrán, Eunice Marylín Montalvo Santoyo y Natalia Mota Cepeda.

VI. Procedimientos de auditoría aplicados, resultados y recomendaciones de aspectos susceptibles de mejora (ASM) y acciones del programa evaluado

▪ Programa E 221 Modernización del Transporte Público

Procedimiento 1.

Análisis y evaluación del **Diseño** del Programa E 221 Modernización del Transporte Público, conforme a la Metodología de Marco Lógico (MML) y mediante la revisión del Cuestionario de Evaluación sustentado en los Términos de Referencia (TdR) emitidos por el CONEVAL.

Resultado.

1. El Programa E 221 Modernización del Transporte Público cuenta con un diagnóstico situacional sobre la problemática que se pretende resolver, el cual describe de manera específica las causas, efectos y características del problema, integra el árbol de problemas y de objetivos y presenta la MIR con indicadores para cada nivel. El problema o necesidad prioritaria que busca resolver el Estado, a través del programa, obedece a que los ciudadanos tienen acceso al transporte público con problemas de modernidad, con unidades fuera del marco legal, en otras palabras, a un sistema de transporte de mala calidad en vías de modernización.
2. El documento del diagnóstico, no define el plazo para la revisión y actualización del problema o necesidad, sin embargo, se actualiza por ejercicio fiscal, sustentado en estadísticas obtenidas de fuentes oficiales y con base en los



resultados del programa.

3. Existe justificación empírica documentada que sustenta el tipo de intervención, soportada en estudios del INEGI, de acuerdo a los resultados de la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) 2017 y 2019.
4. El propósito del programa está vinculado con los objetivos del programa sectorial e institucional, sin embargo, no existen conceptos comunes entre el propósito y los objetivos del programa sectorial, además de que no especifica el impacto que se espera producir en el mediano y largo plazo.
5. En el documento del diagnóstico, incluye la vinculación con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo (2016-2022), sin embargo, no muestra la asociación al Plan Nacional de Desarrollo (2019-2024).
6. Existe vinculación con la Agenda 2030, Objetivos de Desarrollo Sostenible, sin embargo, no está incluida en el documento del diagnóstico.
7. Existen acciones en otro nivel de gobierno que se relacionan de manera complementaria con el programa evaluado, como la expedición de concesiones federales de transporte de pasajeros.

Recomendaciones.

1. Actualizar y cumplimentar cada año el diagnóstico, tomando en cuenta los resultados obtenidos y el alcance en las metas establecidas, a fin de mejorar la estrategia de atención al problema que se pretende resolver mediante la política pública.
2. Incluir en el documento que sustenta la planeación estratégica, el impacto que se espera producir en el mediano y largo plazo, estableciendo los supuestos que incidan en la política pública.
3. Incluir en el diagnóstico, la vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo (2019-2024) e informar en su opinión, de acuerdo con los resultados obtenidos, si existe una contribución positiva y significativa orientada al logro de metas nacionales y estatales.
4. Incluir dentro del diagnóstico, la vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas y señalar la contribución, lo que permitirá verificar el cumplimiento de las prioridades del Gobierno actual acorde al Plan Estatal de Desarrollo.

Justificación.

1. Presenta la actualización del diagnóstico del Programa E 221 Modernización del Transporte; en consideración a la observación señalada en el numeral 1 y 2, sin embargo, falta actualizar la MIR del programa y establecer las metas a mediano y largo plazo.
2. El ente auditado incorporó al diagnóstico la contribución a las metas nacionales y estatales.
3. Respecto a la recomendación numeral 4, la Secretaría presenta la vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

La solventación presentada por el ente auditado, mencionada en el apartado de justificación del análisis y evaluación del **Diseño E 221**, se consideran atendidas las recomendaciones de los numerales 1 y 3, con sustento en la evidencia exhibida.



Procedimiento 2.

Análisis y evaluación de la **Planeación y Orientación a Resultados** del Programa E 221 Modernización del Transporte Público, conforme a la Metodología de Marco Lógico (MML) y mediante la revisión del Cuestionario de Evaluación sustentado en los Términos de Referencia (TdR) emitidos por el CONEVAL.

Resultados.

1. La Unidad Responsable (UR) del programa, utiliza la MIR y el diagnóstico como herramienta de planeación estratégica y cuenta con indicadores para medir los avances en el logro de sus resultados. Por otra parte, el programa no cuenta con planes de trabajo anuales para alcanzar los objetivos del ejercicio 2020.
2. Establece los resultados que se quieren alcanzar, es decir, el fin y propósito del Programa.
3. Cuenta con indicadores para medir los avances por nivel de la MIR e informa sobre el logro de los resultados de los componentes y actividades.
4. El programa no utiliza informes de evaluaciones externas, uno de los elementos para la toma de decisiones sobre cambios a la estrategia instrumentada por el Estado.
5. No presenta evidencia de cambios importantes en el programa, a partir de los resultados de otros ejercicios.
6. La UR recolecta información acerca de la contribución del programa a los objetivos del programa sectorial y estatal.
7. Se incluyó en el Programa Anual de Evaluación (PAE) 2020, a la Secretaría General de Gobierno, y al Programa E221 Modernización del Transporte Público, para realizar un análisis estratégico denominado Diagnóstico del Programa.
8. El programa recolecta información para monitorear su desempeño de forma oportuna, confiable y pertinente a través de indicadores y se actualiza en forma trimestral en atención al Sistema de Evaluación de Desempeño (SED) que coordina la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Tamaulipas.

Recomendaciones.

1. Elaborar planes de trabajo anuales por cada uno de los subprogramas que conforma el Programa presupuestario E 221 Modernización del Transporte Público.
2. Realizar un análisis FODA, a fin de proponer alternativas en la resolución de riesgos que impidan el cumplimiento de metas y objetivos del programa.
3. Presentar evidencia del análisis estratégico practicado al Diagnóstico del Programa, en atención al Programa Anual de Evaluación, señalando los cambios importantes realizados al Diseño del E221 Modernización del Transporte Público.

Justificación.

1. La dependencia presenta el Plan de Operaciones de la Subsecretaría de Transporte Público 2021 en atención a la recomendación numeral 1.
2. En atención a la recomendación 2, el ente presenta análisis FODA y Matriz de Riesgos del programa.
3. La evidencia presentada por el ente, no es suficiente y no atiende a la recomendación 3 planteada por esta auditoría.



Con relación a la solventación presentada por el ente auditado, mencionada en el apartado análisis y evaluación de la **Planeación y Orientación a Resultados** del E 221, se consideran atendidas las recomendaciones con numeral 1 y 2, con sustento en la evidencia exhibida.

Procedimiento 3.

Identificación y análisis de la **Cobertura y Focalización** del Programa E 221 Modernización del Transporte Público, conforme a la Metodología de Marco Lógico (MML) y mediante la revisión del Cuestionario de Evaluación sustentado en los Términos de Referencia (TdR) emitidos por el CONEVAL.

Resultados.

1. El programa no cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo, con metas anuales congruente con el diseño del programa.
2. El programa cuenta con mecanismos para identificar su población objetivo, sin embargo, en el diagnóstico refiere a los usuarios del transporte público como la población objetivo, y no a los concesionarios.
3. De acuerdo con el diagnóstico, el programa E 221 tiene cobertura estatal, hace referencia a tres tipos de población a ser atendida, señalan fuentes de información de acuerdo al Censo de Población y Vivienda del INEGI 2010, sin embargo, no define un plazo para su revisión y actualización.
4. La Subsecretaría de Transporte Público cuenta con un registro de concesionarios prestadores del servicio de transporte público, a través del Sistema Estatal de la Dirección General de Transporte (SIEDIGET).
5. El programa cuenta con mecanismos documentados sobre el registro de concesionarios prestadores del servicio de transporte público, para su depuración y actualización. El cambio de características, cesión de derechos y sucesión de derechos son los trámites relacionados con las concesiones de transporte público, a los cuales se puede acceder en la página de trámites del gobierno del Estado.

Recomendaciones.

1. Definir una estrategia de cobertura, identificar claramente a la población objetivo en el diagnóstico, para este efecto, debe fijar quiénes se benefician con los servicios y cuáles son las acciones prioritarias que brinda la Subsecretaría de Transporte Público, considerar los resultados alcanzados en el ejercicio anterior y establecer metas en el mediano y largo plazo a partir de los recursos disponibles. Para establecer las metas de atención, incluir en prioridad, las unidades transporte con mayor antigüedad en el año de adquisición y en las que se hayan encontrado observaciones a las condiciones físicas durante revista mecánica.

Justificación.

1. Con base a los Criterios para la Incorporación de la Estrategia del Presupuesto Basado en Resultados en el Estado de Tamaulipas, la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) perteneciente al año 2021 ya fue establecida, sin embargo, esta observación será considerada como una propuesta de mejora en la medición de desempeño del ejercicio 2022, informando a la Auditoría Superior del Estado, por medio de la Auditoría Especial de Desempeño.



La solventación presentada por el ente auditado, mencionada en el apartado identificación y análisis de la **Cobertura y Focalización** del E 221, no se considera atendida, con sustento en la evidencia exhibida.

Procedimiento 4.

Análisis de la **Operación** del Programa E 221 Modernización del Transporte Público, conforme a la Metodología de Marco Lógico (MML) y mediante la revisión del Cuestionario de Evaluación sustentado en los Términos de Referencia (TdR) emitidos por el CONEVAL.

Resultados.

1. No presenta un Diagrama de Flujo sobre el proceso general del programa para producir con los bienes y los servicios (es decir, los componentes del programa), así como los procesos clave en la operación del programa. Por otra parte, utiliza la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas y el Reglamento como base para identificar los procesos a realizar.
2. El programa identifica y cuantifica los gastos en los que incurre para generar los bienes y los servicios (componentes) que ofrece.
3. La UR no informa si los sistemas institucionales con que cuenta el programa provienen de fuentes de información confiables y permiten verificar o validar la información capturada; si tienen establecida la periodicidad y las fechas límites para la actualización de los valores de las variables; si proporcionan información al personal involucrado en el proceso correspondiente; y si están integradas, es decir, si no existe discrepancia entre la información de las aplicaciones o sistemas.
4. El programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.
5. Los resultados principales del programa, así como la información para monitorear su desempeño, son públicos y se muestran en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado, dependencia responsable del Sistema de Evaluación de Desempeño.
6. La Dependencia no fomenta la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas para generar las condiciones que permitan que ésta impacte a través de sus programas.

Recomendaciones.

1. Presentar el Diagrama de Flujo Operativo por subprograma, con base en un documento normativo del que muestre la estructura de las actividades, actores involucrados y responsabilidades. Además, deberá presentar la Matriz de Riesgos del E221.
2. Presentar un informe sobre los sistemas institucionales relacionados con el control de concesionarios, el registro de acciones relacionadas con el auxilio vial brindado a través del Programa Ángeles Azules Tam, entre otros, con los que se cuente para el control de la población objetivo, señalar las fuentes de información, los periodos de actualización y quienes son los usuarios de la información.
3. Implementar reportes e informes periódicos sobre la atención del servicios, documentar las incidencias y su impacto



social.

Justificación.

1. Se presenta el avance de integración del Manual de Organización de la Subsecretaría de Transporte del Estado y un Manual Técnico que integra diagramas de flujo de las principales funciones operativas. La Matriz de Riesgos se incluyó en la actualización del diagnóstico del Programa E 221 Modernización del Transporte.
2. Se presenta seguimiento de quejas y denuncias del servicio impartido por las unidades concesionadas y los diagramas para el registro de la información en el sistema de base de datos de la Dependencia, sin embargo, la evidencia no es suficiente y no atiende a la recomendación.
3. En consideración a lo señalado en la recomendación 3, se impulsará una encuesta anual de evaluación, dirigida a los usuarios de transporte público, por parte de la Dependencia, para conocer el grado de satisfacción y atención del servicio; además del análisis resultado de las quejas y denuncias enviadas.

La solventación presentada por el ente auditado, mencionada en el apartado análisis de la **Operación** del E 221, se considera atendida la recomendación con numeral 1; para las emitidas en los numerales 2 y 3 se establece un compromiso de atención, con sustento en la evidencia exhibida,

Procedimiento 5.

Identificación de la medición de la **Percepción de la Población Atendida** del Programa E 221 Modernización del Transporte Público, conforme a la Metodología de Marco Lógico (MML) y mediante la revisión del Cuestionario de Evaluación sustentado en los Términos de Referencia (TdR) emitidos por el CONEVAL.

Resultados.

1. No presenta evidencia de mecanismos de medición de la percepción de la población atendida.

Recomendaciones.

1. Diseñar mecanismos de evaluación de la percepción de la población atendida que se benefició con el programa, a efecto de determinar el impacto social que generó con las acciones de la dependencia de gobierno.

Justificación.

1. Se informa sobre el diseño de encuesta anual de evaluación, dirigida a los usuarios y concesionarios de transporte público, por parte de la Dependencia, para conocer el grado de satisfacción y atención del servicio, con alcance estatal.

La solventación presentada por el ente auditado, mencionada en el apartado Identificación de la medición de la **Percepción de la Población Atendida** del E 221, se considera atendida.



Procedimiento 6.

Identificación y análisis de la **Medición de Resultados** del Programa E 221 Modernización del Transporte Público, conforme a la Metodología de Marco Lógico (MML) y mediante la revisión del Cuestionario de Evaluación sustentado en los Términos de Referencia (TdR) emitidos por el CONEVAL.

Resultados.

1. La Subsecretaría de Transporte Público documenta los resultados del programa a través de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), con indicadores para cada nivel.
2. En el análisis de la lógica horizontal, se incluyen los supuestos, sin embargo, no son los adecuados para cada nivel del resumen narrativo, por lo que no se logra una lógica horizontal correcta. Cuenta con medios de verificación adecuados y pertinentes con relación a los indicadores y los indicadores permiten hacer un seguimiento de los objetivos.
3. En la determinación de la lógica vertical de la matriz, no es posible verificar la relación causa-efecto directa que existe entre los diferentes niveles de la misma. Por lo tanto, las actividades no son suficientes para producir los componentes, éstos, en su sintaxis señalan los productos terminados o servicios proporcionados para lograr el fin y el propósito del programa.
4. Cuenta con Fichas Técnicas de Indicadores que sustentan los resultados de la MIR con inconsistencias.
5. El indicador del propósito, porcentaje de atención a quejas de usuarios, para medir el objetivo del resumen narrativo: "Lograr un nivel de satisfacción en los ciudadanos de Tamaulipas brindando un servicio de calidad en el transporte público", no resulta adecuado para medir el avance en la atención del problema descrito en el diagnóstico (los ciudadanos de Tamaulipas, tienen acceso al transporte público con problemas de modernidad, con unidades fuera del marco legal, en otras palabras a un sistema de transporte de mala calidad en vía de modernización).
6. Con la evidencia presentada por la UR, no es posible determinar, cómo integró el número de unidades atendidas en revista mecánica y los concesionarios que participaron en la revista documental, lo que no permite comprobar las acciones realizadas. Adicionalmente se aprecian discrepancias en cifras presentadas en los informes trimestrales en las variables de la MIR con relación a las fichas técnicas.
7. De acuerdo con lo señalado por la dependencia en el Cuestionario de Evaluación, las metas no son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa.
8. En términos del Reglamento del Transporte Público del Estado de Tamaulipas, siendo el transporte un servicio público, atribución del Estado, éste tiene el derecho para realizarlo o concesionarlo a los particulares en los casos y con las condiciones que la Ley y este Reglamento señalan, con los tipos de servicio que dicte el interés social, siendo el caso del servicio Uber o DiDi Pasajero. Al respecto, cabe señalar que, en la información presentada por la dependencia, no se hace mención a la incorporación reciente de este tipo de servicio, y si éste representó un impacto relevante en el incremento de concesiones, así como las ventajas y desventajas de este servicio.
9. No informa de manera específica cuál es el estado que guardan los expedientes de los concesionarios, cuántos actualmente se encuentran fuera del marco legal y qué medidas se están implementando para subsanar los posibles



incumplimientos a la Ley y al Reglamento en materia de transporte público.

10. Además de las facultades que marca la Ley y el Reglamento a la Secretaría, las cuales se informan de manera muy general, se desconoce qué estrategias se han instrumentado para abatir la falta de modernización del transporte público, la cual impide que se brinde un servicio de mayor calidad en el estado de Tamaulipas.
11. Con la evidencia presentada por la dependencia, no se identifica la periodicidad con que se incrementa la tarifa de transporte público y en qué casos procede.
12. En lo relacionado al Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad (FOTRADIS), el Diagnóstico no menciona aspectos importantes sobre la estrategia implementada en el ejercicio fiscal 2020, quiénes son las personas atendidas a través de los recursos del Fondo (padrón de beneficiarios) y localidades beneficiadas, así como la justificación teórica o empírica documentada que sustenta el tipo de intervención.
13. En atención a los Lineamientos del FOTRADIS 2020 en su numeral 24, señala que los recursos no pierden el carácter federal, es por ello que resulta lógico un plan de supervisión de los bienes adquiridos a través del Fondo, que incluya comodatos, bitácoras de mantenimiento, inspección de las unidades, entre otros aspectos, a fin de salvaguardar los bienes y asegurar el uso adecuado de las unidades de transporte para personas con discapacidad.
14. De acuerdo con los resultados de los indicadores de la MIR (componente 5), relacionados al FOTRADIS, se atendió durante el 2020 un total de 104,901 personas de la población discapacitada en Tamaulipas en uso del transporte especializado, lo que representa un 81% con relación al total. Se brinda el servicio en 7 de los 43 municipios del Estado. Es importante señalar que la dependencia, no hace referencia en qué se aplicaron los recursos, no presenta el convenio con la federación y los proyectos de inversión realizados en términos de los Lineamientos del Fondo.
15. No se realizan evaluaciones al programa de manera interna.

Recomendaciones.

1. Revisar la estructura de la MIR y mejorar su diseño en atención a la Metodología de Marco Lógico. Las actividades deben estar claramente especificadas, es decir, que no exista ambigüedad en su redacción; estar ordenadas de manera cronológica; ser las necesarias, es decir, ninguna de las actividades es prescindible para producir los componentes; y su realización debe generar junto con los supuestos en ese nivel de objetivos los componentes.
2. Revisar los supuestos en su redacción, para lograr una lógica interna en las acciones del programa.
3. Mejorar la redacción para los componentes y actividades de la MIR.
4. Actualizar la información de las Fichas Técnicas de Indicadores en concordancia con los resultados de la MIR.
5. Revisar la lógica vertical del Programa presupuestario (Pp) a fin de mejorar la estrategia en atención al problema que se pretende resolver a través de la política pública. En su caso, diseñar un indicador estratégico que mida el avance en atención al problema, asociándolo a los componentes.
6. Presentar la evidencia pertinente, suficiente y competente, que muestre la relación de los concesionarios y las unidades atendidas en revista mecánica y documental.
7. Incluir datos estadísticos sobre el cumplimiento de acciones realizadas durante el ejercicio 2020 (unidades aprobadas y unidades que no asistieron a las revistas).



8. Actualizar la MIR y las Fichas Técnicas para que haya correspondencia en las variables que componen los indicadores y confirmar los resultados al cierre del ejercicio.
9. Revisar las metas en función de la disponibilidad de recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa y definir el alcance del servicio relacionado al componente 2 y 4 de la MIR por ejercicio fiscal.
10. Realizar un informe relacionado con el servicio Uber y DiDi Pasajero, señalando cuál fue el impacto en el incremento de concesiones, así como las ventajas y desventajas de este tipo de servicio, mencionando la opinión de la Dependencia en cuanto tarifas y condiciones físicas de las unidades y si cuenta con elementos que le permitan determinar si brindan un servicio de más calidad.
11. Presentar un informe de la problemática asociada a los concesionarios que están fuera del marco legal, y qué acciones ha implementado la dependencia para que se cumpla con las disposiciones normativas en materia de transporte público.
12. Presentar un informe detallado de las estrategias que se han instrumentado para abatir la falta de modernización del transporte público en el estado de Tamaulipas.
13. Informar la periodicidad con que se incrementa la tarifa de transporte público y en qué casos procede.
14. Incorporar al diagnóstico, en lo relacionado al Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad, información específica de la estrategia a instrumentar por ejercicio fiscal, detallar aspectos relevantes de los proyectos de inversión a realizar, el incremento que se espera en el número de personas atendidas, las localidades beneficiadas con las unidades de transporte y la justificación teórica o empírica que sustente el tipo de intervención.
15. Informar si cuenta con un plan de supervisión y seguimiento sobre el uso y destino de los recursos públicos, que incluya comodatos, bitácoras de mantenimiento, inspección de las unidades, entre otros aspectos.
16. Presentar el convenio o instrumento de coordinación formalizado con la federación sobre los recursos del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad (FOTRADIS) y el Proyecto de Inversión correspondiente al ejercicio 2020, para conocer el destino los recursos.
17. Realizar evaluaciones al Programa de manera interna en cumplimiento al artículo 77 fracción II de la Ley del Gasto Público del Estado de Tamaulipas y los Lineamientos del programa respecto a la evaluación interna.

Justificación.

1. Con base a los Criterios para la Incorporación de la Estrategia del Presupuesto Basado en Resultados en el Estado de Tamaulipas, la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) perteneciente al año 2021 ya fue establecida, sin embargo, las recomendaciones serán consideradas como una propuesta de mejora en la medición de desempeño del ejercicio 2022, informando a la Auditoría Superior del Estado, por medio de la Auditoría Especial de Desempeño.
2. Con relación al informe sobre el servicio Uber y DiDi Pasajero, se presenta resumen de Evaluación de las Empresas Redes de Transporte (10).
3. Con respecto a la solicitud del informe sobre la problemática asociada a los concesionarios que están fuera del marco legal, y las acciones implementadas, se presenta Informe de Estrategia para la Modernización del Transporte Público



y Reglamento interno de rutas (11).

4. Por cuanto al informe detallado de las estrategias que se han instrumentado para abatir la falta de modernización del transporte público en el estado de Tamaulipas, se presenta Informe de Estrategia para la Modernización del Transporte Público, Reglamento interno de rutas y Tarjeta Informativa del Taller (12).
5. Sobre la periodicidad con que se incrementa la tarifa de transporte público y en qué casos procede (recomendación 13), en el artículo 8 de la Ley de Transporte vigente en el Estado, fracción XVII, se establece que es atribución del Poder Ejecutivo, fijar las tarifas y sus modificaciones, que el usuario debe pagar por la utilización del servicio público de transporte y de los servicios auxiliares, en sus diversas modalidades reguladas dicha Ley y sus Reglamentos. El artículo 10 de la misma Ley, en su fracción XXIII, establece que es función de la Secretaría General de Gobierno, proponer al Poder Ejecutivo, con base en los estudios correspondientes y con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, especializado y de carga, así como de los servicios auxiliares. Es importante señalar que no se ha propuesto un incremento de tarifa, considerando la instrucción del ejecutivo de considerar la afectación económica al usuario.

La solventación presentada por el ente auditado, mencionada en el apartado identificación y análisis de la **Medición de Resultados** del E 221, atiende a las recomendaciones con numeral 5, 7, 10, 11, 12 y 13, con sustento en la evidencia exhibida.

Procedimiento 7.

Control Interno Institucional.

Resultados.

1. No se tienen elementos suficientes para determinar el grado de confianza que se debe depositar en el Sistema de Control Interno Institucional (SCII).

Recomendaciones.

1. Presentar evidencia de atención a las debilidades detectadas al Sistema de Control Interno Institucional (SCII) durante el ejercicio 2020.
2. Presentar la Cédula de Evaluación en materia de Control Interno con base en las disposiciones y el Manual Administrativo de aplicación General en Materia de Control Interno.
3. Presentar el Programa de Trabajo de Control Interno.

Justificación.

1. Con respecto a las observaciones, se presentan Cédula y Programa de Trabajo de Control Interno de Transporte Público y el Informe Anual 2020.
2. De acuerdo al Informe Anual 2020, se estableció un nivel de control interno del 75%, lo que significa que existe un grado confianza razonable sobre las operaciones realizadas por el ente público.



VII. Observaciones, Recomendaciones y Acciones Promovidas

Se turnó OFICIO No. ASE/AED/0067/2021 de fecha 12 de mayo de 2021, mediante el cual se le notificó la Cédula de Resultados y Observaciones Preliminares, y se estableció el plazo de 5 días hábiles para presentar la solventación y/o aclaración de la misma, en términos de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas del Estado de Tamaulipas, obteniendo repuesta de solventación parcial, mediante Oficio No. SGG/STP/01376/2021 de fecha 21 de mayo de 2021.

La evidencia es suficiente para sustentar los hallazgos, y permite que la aplicación de pruebas para verificarlos resulte en una certidumbre lógica y razonable de que la evidencia es satisfactoriamente comprobable, el margen de error es el mínimo bajo este postulado; por lo que se recomienda que, para mejorar la economía, eficiencia y eficacia del gasto público **deben atenderse las recomendaciones** sugeridas derivadas de los hallazgos encontrados.

El **Control Interno**, resulta suficiente para garantizar el cumplimiento de los objetivos de la institución, la observancia normativa y la transparencia en su gestión.

VIII. Dictamen

La Auditoría de Desempeño No. AED/001/2021 practicada al **Programa E 221 Modernización del Transporte Público**, correspondiente a los recursos del **ejercicio 2020**, perteneciente a la Secretaría General de Gobierno del Estado de Tamaulipas e instrumentado a través de la Subsecretaría de Transporte Público, para verificar el cumplimiento de metas y objetivos, su consistencia y resultados, con el fin de obtener información que retroalimente la lógica y congruencia en materia de diseño, planeación estratégica, cobertura y focalización, operación, percepción de la población atendida y medición de resultados, la cual se sustentó en la evidencia proporcionada por la entidad fiscalizada, de cuya veracidad es responsable; fue planeada y desarrollada conforme al objetivo y alcance establecidos, y se aplicaron los procedimientos de auditoría que se estimaron necesarios.

En conclusión, sobre el desempeño del **Programa E 221 Modernización del Transporte Público**, correspondiente a los recursos del ejercicio **2020**, éste **SÍ CUMPLIÓ** con los objetivos del programa, a través de los servicios ofrecidos por la dependencia, orientados a un servicio de calidad del transporte público y los servicios de auxilio mecánico gratuito en diversos tramos carreteros. Excepto por las recomendaciones que se emiten en el apartado VI del presente informe. En su diseño utiliza la MIR como herramienta de planeación estratégica reuniendo aspectos importantes de la Metodología de Marco Lógico y muestra congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, no obstante, deberá seguir trabajando en la estructura de un Presupuesto basado en Resultados. Finalmente, no realiza

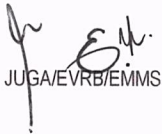


evaluaciones al programa de manera interna con fines de mejora de la política pública. Lo anterior, de conformidad con las Normas Profesionales de Auditoría del Sistema Nacional de Fiscalización (NPASNF No. 100 y 300), en atención al marco normativo del programa, lo dispuesto en la Ley General de Contabilidad Gubernamental, la Ley del Gasto Público del Estado de Tamaulipas, la Metodología de Marco Lógico y Presupuesto Basado en Resultados (PbR).

EL AUDITOR SUPERIOR DEL ESTADO



ING. JORGE ESPINO ASCÁNIO


JUGA/EVRB/EMMS