

APARTADO INFORME DE DESEMPEÑO QUE FORMA PARTE ÍNTEGRA DEL INFORME INDIVIDUAL DE AUDITORÍA DE CUENTA PÚBLICA DEL EJERCICIO FISCAL 2022 DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE JALISCO

Con fundamento en las disposiciones establecidas en los párrafos primero y décimo, fracciones III y IV, del artículo 35 Bis de la Constitución Política del Estado de Jalisco; y en ejercicio de las atribuciones conferidas en las fracciones XI y XXVII, numeral 1 del artículo 13 de la Ley de Fiscalización Superior y Rendición de Cuentas del Estado de Jalisco y sus Municipios, en relación con el diverso 15, numeral 1 de la misma Ley, la Auditoría Superior del Estado de Jalisco (ASEJ) realizó la fiscalización superior del desempeño a la Cuenta Pública 2022 del **PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE JALISCO** correspondiente al ejercicio fiscal comprendido del **01 de enero al 31 de diciembre de 2022**, prevista en el Programa Anual de Actividades y Auditorías 2023 de la Auditoría Superior del Estado de Jalisco, aprobado el día 06 de enero de 2023, y cuyo objeto consistió en determinar el desempeño de las dependencias del Gobierno del Estado de Jalisco en el cumplimiento de los mandatos de la regulación del servicio de transporte público y la regulación de la verificación vehicular, y para lo cual, se emitieron recomendaciones, conforme lo prevé el numeral 2 del artículo 53 de la Ley de Fiscalización Superior y Rendición de Cuentas del Estado de Jalisco y sus Municipios. Como resultado de la fiscalización de la Cuenta Pública, la Auditoría Superior del Estado de Jalisco rinde ante el Congreso del Estado de Jalisco el presente **APARTADO**, de auditoría de desempeño.

I. Objeto y objetivos de la revisión

El objetivo general de la auditoría de la Cuenta Pública para el ejercicio fiscal 2022 del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco fue determinar el desempeño de la Administración Pública Centralizada del Poder Ejecutivo en el cumplimiento de los mandatos de regulación del servicio de transporte público y de regulación de la verificación vehicular. A partir de la revisión de las disposiciones normativas y operativas se establecieron los objetivos específicos y se relacionaron los mandatos institucionales y los entregables objetos de la revisión.

Tabla 01. Objetivos, mandatos y entregables identificados para la auditoría de desempeño a la Cuenta Pública del ejercicios fiscal 2022 del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco

Objetivo general	Objetivo específico	Mandato	Entregable
Determinar el desempeño del Poder Ejecutivo en el cumplimiento del mandato de la regulación del servicio de transporte público y de regulación de la verificación vehicular.	Determinar el desempeño de las dependencias del Gobierno del Estado de Jalisco en el cumplimiento del mandato de regulación del servicio de transporte público.	1. Regulación del servicio de transporte público.	1.1 Autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público emitidas.
			1.2 Supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público realizada.
			1.3 Apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público entregados.
	Determinar el desempeño de las	2. Regulación de la verificación	2.1 Autorizaciones de líneas y establecimientos para la verificación vehicular

Objetivo general	Objetivo específico	Mandato	Entregable
	dependencias del Gobierno del Estado de Jalisco en el cumplimiento del mandato de regulación de la verificación vehicular.	vehicular.	emitidas.
			2.2 Supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico realizada.
			2.3 Inspección y vigilancia del cumplimiento de programas de verificación de emisiones contaminantes en vehículos automotores realizada.

Fuente: elaboración propia

II. Alcance

A partir de la revisión de la información contenida en planes, programas, estados analíticos de ingresos y egresos, y disposiciones reglamentarias, se realizó un análisis para la identificación de riesgos de desempeño; es decir, para detectar documentalmente indicios, acciones o eventos que pudieran afectar de forma adversa el logro de resultados, y que tuvieran una probabilidad intermedia de ocurrencia y un impacto relevante en la gestión. En ese sentido, se adoptó como definición de desempeño la concepción más ampliamente aceptada y descrita en las normas internacionales de la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI, por sus siglas en inglés) que considera como dimensiones del desempeño los criterios de economía, eficacia, eficiencia y calidad en su gestión.

Con base en la valoración del riesgo de desempeño en el cumplimiento de sus objetivos y metas, se identificaron un total de 10 riesgos, de los cuales, este Órgano Técnico auditó la totalidad de los mismos. Dichos riesgos se agruparon por cada uno de los entregables del mandato de la entidad fiscalizada:

Tabla 02. Mandatos, riesgos identificados y riesgos auditados

Mandato	Entregable	Riesgos identificados	Riesgos auditados	Alcance
1. Regulación del servicio de transporte público.	1.1 Autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público emitidas.	2	2	100%
	1.2 Supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público realizada.	2	2	100%
	1.3 Apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público entregados.	2	2	100%
2. Regulación de la verificación vehicular.	2.1 Autorizaciones de líneas y establecimientos para la verificación vehicular emitidas.	1	1	100%
	2.2 Supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico realizada.	2	2	100%

Mandato	Entregable	Riesgos identificados	Riesgos auditados	Alcance
	2.3 Inspección y vigilancia del cumplimiento de programas de verificación de emisiones contaminantes en vehículos automotores realizada.	1	1	100%

Fuente: elaboración propia.

III. Desarrollo de trabajos de auditoría

El Auditor Superior del Estado de Jalisco ordenó la práctica de la visita para la realización de la presente auditoría de desempeño el 28 de junio 2023 y autorizó a los servidores públicos responsables para ello. El inicio de la visita se verificó el 12 de julio de 2023, mientras que el cierre se realizó el día 17 de enero de 2024.

Esta auditoría se realizó examinando la información y documentación presentada por la entidad fiscalizada ante este Órgano Técnico en la Cuenta Pública correspondiente al ejercicio fiscal 2022, así como la información y documentación provista a través de los requerimientos de información, solicitudes de aclaraciones y demás información obtenida a través de las técnicas de recopilación de información estimadas pertinentes por este Órgano Técnico.

IV. Procedimientos aplicados

La realización de esta auditoría de desempeño se apegó a lo dispuesto en la normatividad aplicable, así como a lo estipulado en la Norma para la Realización de Auditoría de Desempeño de la Auditoría Superior del Estado de Jalisco. Con base en ello y para cumplir los objetivos de auditoría previstos en la fiscalización del desempeño del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, se aplicaron los siguientes procedimientos, mismos que se agruparon en tres temas: 1) marco de resultados; 2) marco operativo; y 3) análisis de desempeño.

Con respecto al marco de resultados para la provisión de los entregables relacionados con la regulación del servicio de transporte público y la regulación de la verificación vehicular se aplicaron los siguientes procedimientos:

1. Se requirieron a la entidad fiscalizada las Matrices de Indicadores para Resultados (MIR) vigentes para el ejercicio fiscal 2022 de la SEMADET, de la SETRAN y de la SSE a fin de identificar objetivos e indicadores relacionados con los entregables relacionados con los mandatos de regulación del servicio de transporte público y regulación de la verificación vehicular.
2. Se realizaron grupos de enfoque con el personal de la Dirección General de Transporte Público, la Dirección de Área de Transporte de Pasajeros, la Dirección de Área del Registro Estatal de Movilidad y Transporte y la Dirección Jurídica de Transporte Público, la Dirección de Área de Supervisión y Coordinación, la Dirección de Área Técnica, la Dirección General Administrativa, así como una entrevista con personal de la Coordinación de Planeación y Programación de la SETRAN para abordar el mandato de la regulación del servicio público de transporte; con la Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire y de la Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares de la SEMADET, y la Dirección General de Recaudación Tributaria de la Secretaría de la

- Hacienda Pública para abordar el mandato de la regulación de verificación vehicular. Para ambos mandatos se indagó sobre el proceso de definición de objetivos e indicadores de los entregables, sobre la determinación de los objetivos del marco de resultados expresado en las MIR, y en su caso, la determinación de los objetivos interinstitucionales y el seguimiento al cumplimiento de los resultados durante la gestión;
3. Se realizó un análisis de consistencia y congruencia entre los objetivos e indicadores que se plantearon para el entregable *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público* en la MIR del Programa Presupuestario 462 Mi Transporte; para el entregable *supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público* en la MIR del Programa Presupuestario 492 Supervisión al Transporte Público; para el entregable *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público* en las MIR de los Programas Presupuestarios 457 Programa Emergente de Rescate y el 458 Programa para el otorgamiento del apoyo económico a los prestadores del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros en las Áreas Metropolitanas de Guadalajara, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande, Tepatitlán de Morelos y Lagos de Moreno; y para el entregable *autorizaciones de líneas y establecimientos de verificación vehicular emitidas* en la MIR del Programa Presupuestario 323 Gestión de la Calidad del Aire; para determinar su pertinencia como instrumentos de seguimiento. Para ello, se aplicó una rúbrica elaborada con base en los criterios establecidos en la Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados y en el Manual para el diseño y la construcción de indicadores, ambos emitidos por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). La rúbrica constó de siete preguntas con respuestas binarias (*Sí o No*), que evaluaron si los objetivos, indicadores y metas contaba con los atributos descritos en la siguiente tabla.

Tabla 03. Rúbrica de valoración del marco de resultados del entregable *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público*

Elemento de valoración	Pregunta de valoración
1. Objetivos	1.1 ¿La sintaxis en la redacción del objetivo corresponde con la de su nivel en la MIR?
	1.2 ¿La redacción del objetivo permite inferir al menos un indicador para su medición?
2. Indicadores	2.1 ¿Del nombre del indicador se deduce una relación entre dos variables?
	2.2 ¿El nombre del indicador recupera aspectos relevantes del objetivo?
	2.3 ¿Las variables empleadas en el método de cálculo y su relación son congruentes con las variables que se deducen del nombre del indicador?
3. Meta	3.1 ¿La meta se expresa en los mismos términos que el nombre del indicador?
	3.2 ¿La meta comunica un criterio de desempeño?

Fuente: elaboración propia con base en la Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados y en el Manual para el diseño y la construcción de indicadores del CONEVAL.

Con respecto a los procedimientos documentados para la provisión de los entregables asociados a la regulación del servicio de transporte público y la regulación de la verificación vehicular se aplicaron los siguientes procedimientos:

1. Se requirió a la entidad fiscalizada información sobre los procedimientos documentados relacionados con la *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público*; y la *supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público* vigentes durante el ejercicio fiscal 2022, para conocer la gestión de la SETRAN con relación a la provisión de los entregables; así como los procedimientos relacionados con la *supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable (CVR) y del Proveedor Tecnológico* vigentes, y con la *inspección y vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable* durante el ejercicio 2022 con el objetivo de identificar las actividades, las áreas responsables y los plazos para su ejecución.
2. Se solicitaron a la SETRAN las Reglas de Operación de los Programas Presupuestarios 457 y 458, correspondientes al otorgamiento de *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público*, con el propósito de identificar los procedimientos establecidos para la provisión del entregable.
3. Se realizaron grupos de enfoque con personal de la Dirección General de Transporte Público, la Dirección de Área de Transporte de Pasajeros, la Dirección de Área del Registro Estatal de Movilidad y Transporte, la Dirección Jurídica de Transporte Público, Dirección General de Supervisión al Transporte Público, Dirección de Área de Supervisión y Coordinación, Dirección de Área Técnica, la Dirección General de Transporte Público y la Dirección General Administrativa responsables de la provisión de los entregables, para profundizar en la comprensión sobre las actividades, responsables y plazos para el suministro de este entregable; así como, una entrevista con el personal de la Coordinación de Planeación y Programación, responsables de la provisión de *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público*, con el propósito de conocer cómo se llevó a cabo el procedimiento para el trámite y la entrega de los apoyos económicos de los PP 457 y 458 de este entregable y si este proceso se apegó al descrito en las ROP. También se realizaron grupos de enfoque con el personal de la Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire, la Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares de la SEMADET y la persona titular de la Procuraduría Estatal para la Protección al Ambiente (Proepa) y de la Dirección General del Fideicomiso del Fondo Estatal de Protección al Ambiente del Estado de Jalisco para recopilar información acerca de las actividades que en el ámbito de sus competencias realizan para la supervisión de la operación de los CVR y del Proveedor Tecnológico, además con personal de la Comisaría Vial de la SSE; y, de la Dirección General de Supervisión al Transporte Público y de la Dirección de Mediación en Hechos de Tránsito Terrestre, Libertad de Vehículos y Prelación de Paso de la Secretaría de Transporte, ambas de la SETRAN, con la finalidad de recopilar información acerca de las actividades que en el ámbito de sus competencias realizan para la regulación de la verificación vehicular y conocer cómo se establecen los procedimientos para la coordinación interinstitucional.
4. Se realizó un análisis multicriterio para valorar la claridad, pertinencia y suficiencia de los procedimientos relacionados con la provisión del entregable a partir de la aplicación

de una rúbrica elaborada con base en la *Guía administrativa y diversas disposiciones complementarias en materia de control interno para la administración pública del Estado de Jalisco*, la cual se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 04. Rúbrica para valorar los procedimientos relacionados con los entregables

Pregunta de valoración	Escala de valoración		
	1.0	0.5	0.0
1. ¿El manual de procedimientos describe de forma precisa y en orden cronológico las actividades necesarias para proveer el entregable?	Sí, se describen de forma precisa y en orden cronológico las actividades necesarias para proveer el entregable.	Sí, sólo se describen de forma precisa las actividades necesarias para proveer el entregable, pero no en orden cronológico.	No, no describen de forma precisa ni en orden cronológico las actividades necesarias para proveer el entregable.
2. ¿El manual de procedimientos describe las unidades responsables de la provisión del entregable y la interacción entre estas?	Sí, se describen las unidades responsables de la provisión del entregable y la interacción entre estas.	Sí, pero solo se describen las unidades responsables de la provisión del entregable y la interacción entre estas.	No, no se describen las unidades responsables de la provisión del entregable ni la interacción entre estas.
3. ¿El manual de procedimientos identifica claramente los tiempos de inicio y fin de ejecución para realizar las actividades?	Sí, el manual de procedimientos establece claramente los tiempos de inicio y fin de las actividades y su duración estimada.	Sí, pero solo indica los tiempos de inicio y fin de las actividades o su duración estimada.	No, el manual de procedimientos no establece claramente los tiempos de inicio y fin de las actividades ni su duración estimada.
4. ¿El manual de procedimientos precisa estándares de calidad y eficiencia para la provisión del entregable?	Sí, se precisan estándares de calidad y eficiencia para la provisión del entregable.	Sí, pero solo se precisan estándares de calidad o eficiencia para la provisión del entregable.	No, no se precisan estándares de calidad ni eficiencia para la provisión del entregable.

Pregunta de valoración	Escala de valoración		
	1.0	0.5	0.0
5. ¿El manual de procedimientos da cuenta de nodos de decisión necesarios y regresos suficientes en el proceso?	Sí, da cuenta de nodos de decisión necesarios y regresos suficientes en el proceso.	Sí, pero sólo da cuenta de nodos de decisión necesarios o regresos suficientes en el proceso.	No, no da cuenta de nodos de decisión necesarios ni regresos en el proceso.

Fuente: elaboración propia con base en la *Guía administrativa y diversas disposiciones complementarias en materia de control interno para la administración pública del Estado de Jalisco*.

NOTA: Las preguntas de la rúbrica se aplicaron de acuerdo al entregable a analizar.

- Se realizó un análisis multicriterio para valorar los procedimientos documentados en las ROP de los PP 457 y 458, con base en una rúbrica elaborada a partir de los criterios previstos en la Guía para la elaboración de Reglas de Operación del Gobierno de Jalisco 2022. La rúbrica constó de seis preguntas con respuestas que van de 0 a 3 puntos, que evaluaron los atributos descritos en la siguiente tabla:

Tabla 05. Rúbrica de valoración de las Reglas de Operación de los Programas Presupuestarios relacionados con el entregable *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público*

Pregunta de valoración	Escala de valoración			
	3	2	1	0
1. ¿Los criterios de elegibilidad previstos en las ROP son claros en su redacción y congruentes con la población objetivo?	Sí, los criterios de elegibilidad previstos en las ROP son claros en su redacción y congruentes con la población objetivo.	Sí, los criterios de elegibilidad previstos en las ROP son claros en su redacción, pero no son congruentes con la población objetivo.	Sí, los criterios de elegibilidad previstos en las ROP son congruentes con la población objetivo, pero no son claros en su redacción.	No, las ROP no especifican criterios de elegibilidad.
2. ¿Las ROP especifican requisitos de elegibilidad y estos son congruentes con los criterios de elegibilidad?	Sí, las ROP especifican requisitos de elegibilidad y estos son congruentes con los criterios de elegibilidad.	Sí, las ROP especifican requisitos de elegibilidad pero no son congruentes con los criterios de elegibilidad.	Sí, las ROP especifican criterios de elegibilidad pero no son congruentes con los requisitos de elegibilidad.	No, las ROP no especifican requisitos de elegibilidad.
3. ¿Las ROP describen las fases y los trámites que deben realizar los solicitantes para acceder al programa?	Sí, las ROP describen las fases y los trámites que deben realizar los solicitantes para acceder al programa.	Sí, las ROP describen las fases, pero no los trámites que deben realizar los solicitantes para acceder al programa.	Sí, las ROP describen los trámites que deben realizar los solicitantes para acceder al programa, pero no las fases.	No, las ROP no describen ni las fases ni los trámites que deben realizar los solicitantes para acceder al programa.

Pregunta de valoración	Escala de valoración			
	3	2	1	0
4. ¿Las ROP describen los procedimientos y criterios de selección de los beneficiarios entre los solicitantes?	Sí, las ROP describen los procedimientos y los criterios de selección de los beneficiarios entre los solicitantes.	Sí, las ROP describen los procedimientos de selección de los beneficiarios entre los solicitantes, pero no los criterios.	Sí, las ROP describen los criterios de selección de los beneficiarios entre los solicitantes, pero no los procedimientos.	No, las ROP no describen ni los procedimientos ni los criterios de selección de los beneficiarios entre los solicitantes.
5. ¿Las ROP describen cronológicamente y con claridad el flujo de actividades de la intervención?	Sí, las ROP describen cronológicamente y con claridad el flujo de actividades de la intervención.	Sí, las ROP describen cronológicamente el flujo de actividades de la intervención, pero no lo hacen con claridad.	Sí, las ROP describen con claridad el flujo de actividades de la intervención, pero no lo hacen cronológicamente.	No, las ROP no describen cronológicamente ni con claridad el flujo de actividades de la intervención.
6. ¿Las ROP identifican a los responsables de la realización de las actividades descritas y sus plazos de cumplimiento?	Sí, las ROP identifican a los responsables de la realización de las actividades descritas y sus plazos de cumplimiento.	Sí, las ROP identifican a los responsables de la realización de las actividades descritas, pero no sus plazos de cumplimiento.	Sí, las ROP identifican los plazos de cumplimiento para la realización de las actividades descritas, pero no a sus responsables.	No, las ROP no identifican a los responsables de la realización de las actividades descritas ni sus plazos de cumplimiento.

Fuente: elaboración propia con base en la Guía para la elaboración de Reglas de Operación del Gobierno de Jalisco 2022.

Para determinar el desempeño de la SETRAN en la provisión de las *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público*, se aplicaron los siguientes procedimientos:

1. Se requirió información en formato de base de datos sobre las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público para calcular el siguiente indicador como una aproximación de la eficiencia con la que la SETRAN suministró el entregable:
 - a. Promedio de días necesarios para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público.
2. Se requirió a la entidad fiscalizada información en formato de base de datos sobre las solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público para el periodo 2020-2022, con la finalidad de realizar el siguiente cálculo como una aproximación para medir la eficacia con la que se proveyó el entregable:
 - a. Porcentaje de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público cuyo dictamen fue notificado en un plazo máximo de 40 días hábiles a partir de que fueron recibidas.

Para determinar el desempeño de la SETRAN en la provisión de la supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público se aplicaron los siguientes procedimientos:

1. Se requirió información en formato de base de datos a la entidad fiscalizada sobre los operativos de supervisión al servicio de transporte público realizados durante el periodo 2020-2022. Con esta información se realizaron los siguientes cálculos como una aproximación para medir la eficiencia de la SETRAN en su provisión:
 - a. Promedio de supervisiones en terminal por día dedicado a realizar supervisiones;
 - y,
 - b. Porcentaje de días con operativos ordinarios en los que se levantaron folios a camiones.
2. Se recopiló información de la Estadística de Accidentes de Tránsito en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS) del INEGI, sobre el número de accidentes que involucran a unidades del servicio de transporte público durante el periodo 2020-2022. Con esa información se realizaron los siguientes cálculos como una aproximación al análisis de la eficacia con la que la SETRAN proveyó el entregable:
 - a. Modelo de regresión lineal en donde la variable dependiente es el número de accidentes que involucran el servicio de transporte público y la variable independiente es el número de unidades vehiculares que recibieron algún tipo de supervisión por parte de la entidad fiscalizada.

Para determinar el desempeño de la SETRAN en la provisión de la entrega de *apoyos económicos para la modernización de las unidades de transporte público*, se aplicaron los siguientes procedimientos:

1. Se requirió a la entidad fiscalizada información en formato de base de datos para el periodo 2020-2022 sobre las unidades vehiculares para las que se entregaron apoyos económicos a los beneficiarios de los PP 457 y 458, para calcular los siguientes indicadores como una aproximación a la medición de la eficiencia con la que la SETRAN proveyó este entregable:
 - a. Duración promedio en días para la selección de beneficiarios (por programa); y,
 - b. Costo promedio real por año de modernización ganado (por programa).
2. Se requirió a la entidad fiscalizada información en formato de base de datos para el periodo 2020-2022 sobre las unidades vehiculares para las que se entregaron apoyos económicos a los beneficiarios de los PP 457 y 458. Con base en ello, se calcularon los siguientes indicadores como una aproximación a la medición de la eficacia con la que la SETRAN proveyó el entregable:
 - a. Porcentaje de unidades que recibieron los apoyos del PP 457 con respecto al total de unidades de transporte público colectivo susceptibles de recibirlos;
 - b. Promedio de apoyos del PP 458 otorgados por ruta del servicio de transporte público registrada;
 - c. Promedio de apoyos del PP 458 otorgados por prestador del servicio de transporte público registrado;
 - d. Porcentaje de rutas del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458; y,

- e. Porcentaje de prestadores del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458.

Para determinar el desempeño de la SEMADET en la provisión de *autorizaciones de líneas y establecimientos de verificación vehicular emitidas*, se aplicaron los siguientes procedimientos:

1. Se requirió a la entidad fiscalizada la metodología empleada para determinar la cantidad de líneas de verificación vehicular necesarias para atender la demanda de verificaciones en el Estado para el periodo 2020-2022; la información en formato de base de datos sobre el Padrón Vehicular del estado de Jalisco; sobre las líneas de verificación vehicular autorizadas por la SEMADET y las líneas en operación; y, sobre la información en formato de base de datos sobre las visitas de seguimiento de obra a los Centros de Verificación Responsable en construcción. Toda esa información se empleó para calcular los siguientes indicadores como una aproximación a la eficacia con la que la entidad fiscalizada proveyó el entregable:
 - a) Razón de líneas de verificación autorizadas por SEMADET respecto de las necesarias de acuerdo con los criterios establecidos;
 - b) Número de líneas de verificación en operación por cada 100 000 vehículos obligados de verificarse (según el tipo de combustible); y,
 - c) Promedio de visitas de seguimiento de obra por cada Centro de Verificación Responsable en construcción.

Para determinar el desempeño de la SEMADET en la provisión de la *supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico*, se aplicaron los siguientes procedimientos

1. A partir de los registros de las supervisiones de operación realizadas a los CVR, y con el propósito de contar con una aproximación de la eficiencia con la que la entidad fiscalizada proveyó el entregable, se calcularon los siguientes indicadores:
 - a) Promedio de visitas de supervisión de operaciones de los CVR realizadas por persona responsable de las actividades de inspección.
 - b) Promedio de líneas de verificación vehicular autorizadas por persona que realiza actividades de inspección.
 - c) Se solicitó a la entidad fiscalizada la relación de los CVR en operación y los registros de las visitas de supervisión de operaciones para el periodo 2020-2022. A partir de dicha información se calcularon los siguientes indicadores como una aproximación a la eficacia con la que se proveyó este entregable:
 - i) Porcentaje de Centros de Verificación Responsable supervisados en su operación al menos una vez al año; y,
 - ii) Promedio de visitas de supervisión de operaciones de los CVR por establecimiento.
2. Para determinar la contribución de la SEMADET y de la SHP para lograr la sostenibilidad económica del Programa de Verificación Responsable, se realizaron tres ejercicios analíticos:

- a. Se analizó la fijación y la evolución de los precios unitarios que se pagarían al Proveedor Tecnológico y a los Centros de Verificación Responsable para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022, así como los criterios empleados para determinar dichos precios unitarios, de acuerdo con el marco de referencia que ofrece el Contrato 452/19 celebrado entre el Gobierno de Jalisco y el Proveedor Tecnológico *Worldwide Environmental Products*;
- b. A partir de la cantidad de vehículos que acudieron a verificar durante los años 2021 y 2022 se pronosticó el comportamiento de la cantidad de verificaciones para el periodo de vigencia del contrato celebrado entre el Gobierno de Jalisco y el Proveedor Tecnológico *Worldwide Environmental Products (2023-2038)* mediante el método de suavizamiento exponencial, con la finalidad de proyectar el avance del cumplimiento de las metas previstas en la Cláusula Novena del Contrato 452/19 y sus convenios modificatorios 46/20, 76/21 y 03/23; y,
- c. Se analizó la evolución en la distribución del pago al Proveedor Tecnológico, a los CVR y al Fondo Ambiental de Jalisco durante el periodo 2020-2023, para determinar en qué medida se han destinado recursos para financiar los proyectos relacionados con la calidad del aire, con el control de la contaminación, la mitigación y la compensación ambiental, así como para brindar apoyos e incentivos para el mejoramiento del parque vehicular que incide en el control de la contaminación atmosférica, como se establece en el artículo 1, fracción VIII de las Bases del Programa de Verificación Vehicular del Estado de Jalisco.

Para determinar el desempeño de la SEMADET, SETRAN y SSE en la provisión de la *inspección y vigilancia del cumplimiento de Programas de Verificación Responsable*, se aplicaron los siguientes procedimientos:

1. Se requirió a la entidad fiscalizada información en formato de bases de datos el Padrón Vehicular del estado de Jalisco, el registro de las pruebas de verificación vehicular realizadas durante el periodo 2020-2022, y el registro de los operativos realizados en materia de inspección y vigilancia del Programa de Verificación Responsable durante el periodo 2020-2022, para realizar un análisis contextual de correlación entre la cantidad de vehículos inspeccionados y la cantidad de vehículos que acudieron a realizar la verificación vehicular, además de calcular los siguientes indicadores como una aproximación de la eficacia y la eficiencia con la que se proveyó el entregable:
 - a) Tasa de vehículos inspeccionados en operativos realizados para vigilar el cumplimiento del programa de verificación por cada 100 mil vehículos obligados a verificar.
 - b) Promedio de vehículos inspeccionados en los operativos de vigilancia sobre el cumplimiento del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable";
 - c) Tasa de vehículos de los que se realizaron pruebas de verificación por cada 100 mil vehículos obligados a verificar.
2. Se estimó un modelo de regresión lineal para estudiar la relación entre la cantidad

semanal de vehículos inspeccionados en los operativos de socialización del Programa de Verificación Responsable y la cantidad de vehículos verificados durante la semana posterior.

V. Resultados

Sobre el desempeño de la Administración Pública Centralizada del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco en el cumplimiento del mandato de la regulación del servicio de transporte público

El artículo 4, párrafo décimo séptimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) y el artículo 4, párrafo décimo, de la Constitución Política del Estado de Jalisco (CPEJ), señalan que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, eficiencia, sostenibilidad y calidad. Por su parte, el artículo 4 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y el artículo 6, numeral 1, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, establecen como principios de la movilidad la seguridad vehicular, la sostenibilidad, la calidad, el diseño universal y la innovación tecnológica. Así mismo, en su artículo 231, numeral 1, fracción I, dispone que le corresponde al Ejecutivo planear, establecer, regular, controlar, aprobar y, en su caso, modificar la prestación del servicio de transporte público en las vías de comunicación local, ya sean urbanas, suburbanas, rurales o carreteras de jurisdicción estatal, y aquellas paraestatales que correspondan, así como las interestatales en el ámbito de su competencia.

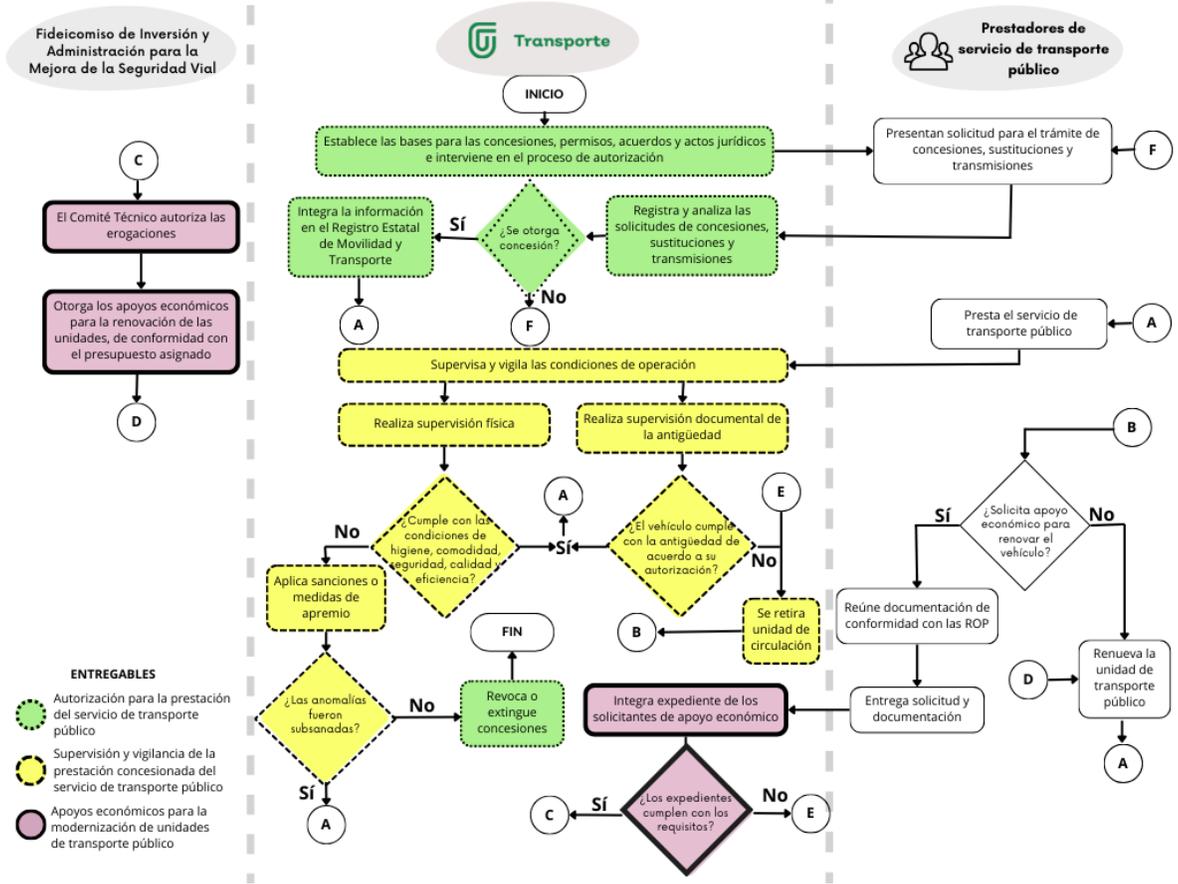
En este sentido, de acuerdo con el artículo 35, numeral 1, fracciones I, III, XI y XVII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, la SETRAN, tiene la atribución de regular y coordinar los servicios del transporte público que ofrece el Estado a través de los OPD, así como tramitar, otorgar, negar, modificar o revocar los permisos, subrogaciones y concesiones necesarios para la explotación del servicio de transporte público y de la vialidad en el estado. Por su parte, el artículo 99, numeral 1, fracción III, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, establece que todas las concesiones, permisos y autorizaciones para el transporte público deberán inscribirse en el Registro Estatal de Movilidad y Transporte; mientras que el artículo 100, numeral 1, manifiesta que las constancias debidamente certificadas que se expidan harán prueba plena para acreditar las inscripciones al Registro Estatal. Aunado a ello, el artículo 399, numeral 1, de la misma Ley, faculta a las autoridades estatales en materia de tránsito, movilidad y transporte para realizar inspecciones sobre los requisitos, calidad del servicio y condiciones de los bienes muebles e inmuebles afectos al servicio público de transporte. En caso de incumplimiento, el artículo 396, numeral 1, menciona que las personas jurídicas que infrinjan las disposiciones aplicables, ya sea por sí o por las personas conductoras autorizadas, se les impondrán sanciones que van desde una multa hasta la revocación de la concesión.

Además, en el artículo 264, numerales 1 y 2, de este último ordenamiento, se manifiesta que la antigüedad máxima que deben tener los vehículos del servicio urbano de transporte público colectivo para estar en circulación a partir de su fabricación es de diez años para los que utilizan gasolina y diesel, de quince años para los que usan Gas Natural Comprimido (GNC) e híbridos, así como de veinte años para el transporte eléctrico. También se refieren los casos en los que es posible prorrogar su sustitución. En este contexto, se emitieron los acuerdos DIELAG

ACU 005/2020 y DIELAG ACU 038/2020 para otorgar apoyos económicos a los prestadores del servicio público de transporte, operados mediante los Programas Presupuestarios 458 y 457, respectivamente. Todo ello, alineado a la Nueva Política Integral para el Reordenamiento, Reestructuración e Implementación del Sistema de Transporte Público Mi Transporte, que se emitió a través del Acuerdo DIELAG ACU 021/2019.

De conformidad con la normatividad anterior, se identificó que el actor central que participa en el mandato es la SETRAN que, como dependencia del Poder Ejecutivo, interactúa con los prestadores del servicio de transporte público y con el Fideicomiso de Inversión y Administración para la Mejora de la Seguridad Vial en el flujo de actividades que se representa en el siguiente *Modelo de Regulación del Servicio de Transporte Público en el Estado de Jalisco*:

Figura 01. Modelo de Regulación del Servicio de Transporte Público en el Estado de Jalisco



Fuente: elaboración propia con base en la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco y la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.

El flujograma anterior articula la secuencia de actividades y decisiones de la SETRAN en el proceso de regulación del servicio de transporte público en el estado de Jalisco. Las representaciones de las actividades y nodos de decisión en los que participan entidades públicas se identifican con tres tipos de línea: 1) línea punteada para el entregable relacionado con la *autorización para la prestación del servicio de transporte público emitidas*; 2) guión largo

para el entregable *supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público*, y 3) línea gruesa continua para aquellas actividades relacionadas con la entrega de *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público* en las que participa el Comité Técnico del Fideicomiso de Inversión y Administración para la Mejora de la Seguridad Vial.

Para determinar en qué medida la SETRAN cumplió con su mandato de regulación del servicio de transporte público, se realizó un análisis sobre la pertinencia de su marco operativo y de su marco de resultados para orientar su gestión hacia desempeño, así como un análisis de la eficacia, eficiencia y calidad con la que se proveyeron los entregables *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público emitidas; supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público realizada; y, la entrega de apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público*.

Recomendación 22-DAD-PR-001-104900-A-02

De acuerdo con el artículo 35, numeral 1, fracciones III, IX, y XI de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, la SETRAN tiene entre sus atribuciones: otorgar, negar, modificar o revocar los permisos, subrogaciones y concesiones necesarios para la explotación del servicio de transporte público; determinar las rutas del servicio de transporte público de pasajeros, suburbanos y foráneos; fijar las medidas conducentes para tramitar, otorgar, negar, revocar o modificar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público en todas sus modalidades.

En el mismo sentido, el artículo 231, numeral 1, fracción I de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, dispone que le corresponde al Ejecutivo planear, establecer, regular, controlar, aprobar y, en su caso, modificar la prestación del servicio de transporte público en las vías de comunicación local, ya sean urbanas, suburbanas, rurales o carreteras de jurisdicción estatal y aquellas paraestatales que correspondan, así como las interestatales en el ámbito de su competencia.

Por su parte, el artículo 14, fracción III, del Reglamento Interno de la Secretaría del Transporte del Estado de Jalisco, establece que la Dirección General de Transporte Público es responsable de dirigir, gestionar y coordinar el cumplimiento de las disposiciones legales para la prestación del servicio de transporte público en todos sus tipos y modalidades, teniendo entre sus atribuciones dirigir, definir, implementar y controlar la realización de los trámites y servicios que normen y efectúen la prestación del servicio, de conformidad con la normatividad vigente. Además, el artículo 15, fracciones IV y V, del mismo Reglamento establece que la Dirección de Área de Transporte de Pasajeros tiene entre sus atribuciones implementar y supervisar el cumplimiento de la normatividad vigente en la realización de los trámites y servicios que normen la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

En lo que respecta al marco operativo, de conformidad con el artículo 5, numeral 1, fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, las dependencias de la Administración Pública del Estado, deben conducir sus actividades de forma ordenada y programada, de acuerdo con las leyes, reglamentos e instrumentos de planeación y de programación que les corresponda. Con relación a lo anterior, el artículo 8, fracción XVII, del

Reglamento Interno de la Secretaría del Transporte del Estado de Jalisco establece que el titular de la SETRAN tiene la facultad de expedir el Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría, de acuerdo con la legislación aplicable. En ese sentido, las Normas Generales de Control Interno para la Administración Pública del Estado de Jalisco señalan que el manual de procedimientos es un documento que ordena la dirección, coordinación y ejecución de la gestión pública de las entidades (Artículo 2°, fracción XIV).

Con base en estos criterios, a partir de la información recabada se obtuvo el siguiente hallazgo:

Con relación al entregable “autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público” se determinó que, a pesar de que la duración promedio en días para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público disminuyó durante el periodo 2020-2022 (a razón de 5.68% en promedio anual), las inconsistencias identificadas en el procedimiento documentado para la provisión de este entregable, relacionadas con la imprecisión en la definición de las actividades y el flujo de las mismas, generan el riesgo de que la eficiencia no se mantenga, como lo evidenció el hecho de que el promedio de días para emitir las autorizaciones haya aumentado de 110.07 días en 2020 a 149.36 en 2022, esto a pesar de que el número de solicitudes se redujo en ese año en comparación con el anterior.

De acuerdo con la información remitida por la entidad fiscalizada, los procedimientos documentados que conformaron el marco operativo de la SETRAN durante el ejercicio fiscal 2022 se encuentran establecidos en el *Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría del Transporte*. En este documento se identificó un macro proceso denominado *Regularización y reordenamiento del transporte público en todas sus modalidades*, el cual a su vez contiene dos procedimientos relacionados con el entregable denominados: 1) *Autorización, registro y validación de transporte de pasajeros, escolar, sitios, taxis plataformas y transporte especializado*; y, 2) *Registro de datos de concesionarios, conductores y unidades de transporte público en todas sus modalidades*.

Las áreas responsables del proceso *Autorización, registro y validación de transporte de pasajeros, escolar, sitios, taxis plataformas y transporte especializado*, de acuerdo con el manual antes mencionado son la Dirección General de Transporte Público, la Dirección de Área de Transporte de Pasajeros y la Dirección de Área de Sitios, Plataformas y Transporte Especializado. Las actividades que integran el proceso se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 06. Actividades del proceso de *Autorización, registro y validación de transporte de pasajeros, escolar, sitios, taxis plataformas y transporte especializado*

No.	Actividad	Responsable
1	Elaborar solicitud para registro, validación y autorización del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades.	Concesionario o permisionario.
2	Recibir, analizar y derivar al área correspondiente para su atención.	Dirección General de Transporte Público.

No.	Actividad	Responsable
3	Recibir petición, analizar y atender.	Dirección de Área de Transporte de Pasajeros / Dirección de Área de Sitios, Plataformas y Transporte Especializado.
4	Recibir solicitud de petición atendida.	Concesionario o permisionario.

Fuente: elaboración propia con base en el procedimiento *Autorización, registro y validación de transporte de pasajeros, escolar, sitios, taxis, plataformas y transporte especializado* del Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría del Transporte, Tomo I.

En lo que respecta al proceso *Registro de datos de concesionarios, conductores y unidades de transporte público en todas sus modalidades*, de acuerdo con el manual mencionado previamente, las áreas responsables de su desahogo son la Dirección General de Transporte Público y la Dirección de Área de Registro Estatal de Movilidad y Transporte. Las actividades que integran dicho proceso se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 07. Actividades del proceso de *Registro de datos de concesionarios, conductores y unidades de transporte público en todas sus modalidades*

No.	Actividad	Registro
1	Solicitar por escrito registro, validación, actualización o información que conste en el Registro Estatal.	Concesionario, permisionario, persona jurídica, conductor de servicio de transporte público.
2	Recibir solicitud, revisar requisitos, clasificar por tipo de trámite que solicita y derivar.	Dirección de área de Registro Estatal de Movilidad y Transporte.
3	Recibir, atender y generar documento de acuerdo al trámite solicitado y entregar.	Dirección de área de Registro Estatal de Movilidad y Transporte.
4	Recibir documento que acredita el trámite solicitado.	Concesionario, permisionario, persona jurídica, conductor de servicio de transporte público.

Fuente: elaboración propia con base en el procedimiento *Registro de datos de concesionarios, conductores y unidades de transporte público en todas sus modalidades* del Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría del Transporte Tomo I.

Para estos dos procesos previstos en el Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría del Transporte con relación al entregable *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público* se aplicó la rúbrica de valoración de los procedimientos presentada en la Tabla 3. Los resultados se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 08. Resumen de la valoración los procesos relacionados con las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público

Pregunta de valoración	Nombre del procedimiento		Puntaje
	Autorización, registro y validación de transporte de pasajeros, escolar, sitios, taxis plataformas y transporte especializado	Registro de datos de concesionarios, conductores y unidades de transporte público en todas sus modalidades	
1. ¿El manual de procedimientos describe de forma precisa y en orden cronológico las actividades necesarias para proveer el entregable?	0.5	0.5	1.0
2. ¿El manual de procedimientos identifica las unidades responsables y plazos de cumplimiento para realizar las actividades relacionadas con la provisión del entregable?	0.5	0.5	1.0
3. ¿En el manual de procedimientos da cuenta de nodos de decisión necesarios y regresos suficientes en el proceso?	0.0	0.0	0.0
Puntaje	1.0 de 3.0	1.0 de 3.0	2.0 de 6.0

Fuente: elaboración propia con base en la valoración de los procedimientos previstos en el Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría del Transporte, Tomo I.

De los seis puntos posibles para obtener como resultado de la aplicación de la rúbrica, los procedimientos para las *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público* obtuvieron 2, a razón de 1 punto por procedimiento y en ambos se presentaron las mismas inconsistencias para los cuatro aspectos evaluados.

De acuerdo con el análisis realizado, los procedimientos en el manual describen en orden cronológico la realización de las actividades aunque estas no resultan ser claras, puesto que para cada paso descrito en el procedimiento existe más de una actividad, y no se especifica el objeto sobre el cual se realizan. Por ejemplo, el paso 2 del procedimiento *Autorización, registro y validación de transporte de pasajeros, escolar, sitios, taxis plataformas y transporte especializado* consiste en “Recibir, analizar y derivar al área correspondiente para su atención”: en esta redacción se observa más de una actividad y no se precisa qué es lo que se recibe, analiza y deriva al área correspondiente. La ausencia de precisión en la descripción de las actividades del procedimiento impide que se conozca con claridad cómo se debe desahogar el proceso y cómo se relacionan con la función regulatoria de emitir *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público*.

Con relación al segundo reactivo, los procedimientos descritos en el manual identifican a las unidades responsables de realizar las actividades para la provisión del entregable, sin embargo, no se establecen plazos específicos para su cumplimiento. La ausencia de plazos para realizar

las actividades puede limitar la eficiencia con la que se desarrollan los procesos relacionados con la emisión de *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público*.

Finalmente, con respecto al tercer reactivo, los procedimientos del manual relacionados con las *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público* no cuentan con nodos de decisión ni se identifican regresos a pesar de que existen actividades que podrían necesitarlo. Como ejemplo de ello, el paso 2 del procedimiento *Autorización, registro y validación de transporte de pasajeros, escolar, sitios, taxis plataformas y transporte especializado*, “Recibir petición, analizar y atender” carece de un nodo de decisión en el que se comuniquen qué sucede si después de analizar la petición se identifica que esta no cumple con los requisitos para su validación. La ausencia de nodos de decisión y regresos para las actividades de un procedimiento documentado impide conocer cómo desahogar un proceso cuando existen bifurcaciones en el mismo, producto de la toma de decisiones en el mismo. Los nodos de decisión y regresos en un procedimiento relacionado con la provisión de entregables de tipo regulatorio, como lo son las *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público*, resultan indispensables para cumplir con su finalidad.

En resumen, los procedimientos *Autorización, registro y validación de transporte de pasajeros, escolar, sitios, taxis plataformas y transporte especializado* y *Registro de datos de concesionarios, conductores y unidades de transporte público en todas sus modalidades*, ambos relacionados con el entregable *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público*, presentan deficiencias ya que la definición de sus actividades es imprecisa, carecen de plazos para el desahogo de las actividades, y no cuentan con nodos de decisión y regreso a pesar de que hay actividades que deberían tenerlo. Estos procedimientos no son pertinentes para orientar la gestión de la entidad fiscalizada ni para contribuir al cumplimiento de la finalidad regulatoria del entregable analizado .

Por otra parte, como una aproximación a la medición de la eficiencia con la que la SETRAN proveyó el entregable en cuestión, se calculó el promedio de días necesarios para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público. El método de cálculo empleado se describe a continuación:

$$DPDAi = (DTi / SRi)$$

Donde:

DPDAi = Duración promedio en días para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público durante el ejercicio fiscal *i*.

DTi = Suma de la cantidad de días que transcurrieron entre la admisión de las solicitudes y la notificación de dictamen sobre las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público durante el ejercicio fiscal *i*.

SRi = Cantidad de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público recibidas durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

La siguiente tabla muestra el resultado de las operaciones previamente descritas, usando la información provista por la entidad fiscalizada para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022:

Tabla 09. Promedio de días necesarios para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público durante el período 2020-2022

Variables / Indicador	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de solicitudes de autorización para la prestación concesionada del servicio de transporte público recibidas. ^{2/} <i>SR</i>	72	61	13	-57.51%
Suma de la cantidad de días que transcurrieron entre la admisión de las solicitudes y la notificación de dictamen sobre las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público. <i>DT</i>	7 925	9 111	1 273	-59.92%
Duración promedio en días para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público. ^{3/} <i>DPDA = (DT / SR)</i>	110.07	149.36	97.92	-5.68%

Fuente: elaboración propia con base en la información provista por la entidad fiscalizada sobre la cantidad de autorizaciones de concesiones para la prestación del servicio público de transporte colectivo y masivo.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:

$$TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100; \text{ donde } t = (2022 - 2020) = 2.$$

2/ Los valores expresados en la tabla corresponden a la cantidad de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte cuya fecha de admisión corresponde exclusivamente a los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

3/ El promedio de días necesarios para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público comprende la cantidad de días transcurridos entre la admisión de las solicitudes y la fecha de notificación a los solicitantes sobre el dictamen de las mismas.

De acuerdo con la tabla anterior, la duración promedio en días para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público se redujo anualmente en 5.68% durante el periodo 2020-2022, al pasar de 110.07 días en 2020 a 97.92 en 2022. La misma tabla muestra que dicha disminución no ha sido constante ya que en el año 2021 dicho promedio fue de 149.36 días, a pesar de que la cantidad de solicitudes recibidas se redujó al pasar de 72 solicitudes en 2020 a 61 en 2021. Por otra parte, la cantidad de solicitudes de autorización recibidas se redujó anualmente en 57.51%, al pasar de 72 solicitudes en el año 2020 a únicamente 13 solicitudes en 2022. Estos valores implican que aunque la SETRAN redujo el tiempo en el que se emitieron las autorizaciones, existe el riesgo de que su desempeño en la provisión del entregable no se mantenga constante en el tiempo.

En resumen, se identificó que el marco operativo documentado relacionado con la emisión de *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público* presentó deficiencias, toda vez que la definición de las actividades que integran los procesos es imprecisa, carecen de plazos para el desahogo de las actividades y no cuentan con nodos de decisión y regreso, a pesar de que hay actividades que lo requieren debido a su naturaleza regulatoria; y, sobre la eficiencia con la que la entidad fiscalizada emitió las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público se concluye que, durante el periodo 2020-2022, la disminución en el promedio de días para emitir las autorizaciones no ha sido constante aún cuando la cantidad de solicitudes también se ha reducido.

Por lo tanto, se recomendó a la Dirección General de Transporte Público de la SETRAN, y a cualquier otra área que le corresponda, que revisara y actualizara sus procedimientos documentados de manera que se privilegiara la claridad en la definición de sus actividades y la

precisión en el flujo requerido para su desahogo. Contar con procedimientos documentados para la emisión de *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público* permitiría a la SETRAN cumplir con lo establecido en artículo 5, numeral 1, fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, con relación a que las dependencias de la Administración Pública del Estado, deben conducir sus actividades de forma ordenada, además de mejorar de manera constante la eficiencia con la que se suministra este entregable.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó argumentos aclaratorios y una medida de atención. Como parte de sus argumentos aclaratorios, la SETRAN manifestó que en ningún instrumento normativo se especifica el plazo para dar cumplimiento a la emisión de autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público (*expedición de concesiones*), sino que en cada una de las convocatorias para el otorgamiento de una concesión se establecen los plazos para la admisión de solicitudes y la emisión del dictamen, y que el proceso se ajusta a lo previsto en los artículos 250 y 252 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte para el estado de Jalisco. La entidad fiscalizada remitió como evidencia la *Convocatoria para el otorgamiento de la concesión de la ruta Troncal 16B “Juan Gil Preciado” Troncal T16B* publicada en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” el 18 de abril de 2020. En este mismo sentido, la entidad fiscalizada manifestó que las convocatorias para concesionar rutas de transporte público correspondientes a 2021 ampliaron sus márgenes de emisión debido a intervenciones jurídicas tales como juicios de nulidad y amparos en contra de la SETRAN. Dichos argumentos explican las razones por las que aumentaron los días que transcurrieron entre la admisión de las solicitudes y la notificación de dictamen sobre las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público, sin embargo los argumentos ofrecidos no aclaran algún aspecto relacionado con el hallazgo.

Además, la entidad fiscalizada manifestó que se presentaron dos momentos atípicos que deben tomarse en consideración para el cálculo del promedio de días necesarios para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público correspondiente al ejercicio fiscal 2022: 1) el arranque del programa Mi Transporte; y, 2) la pandemia ocasionada por el virus SARS-CoV-2. Con relación al primer punto, la entidad fiscalizada sostuvo que con la Nueva Política Integral para el Reordenamiento, Reestructuración e Implementación del Sistema de Transporte Público “Mi Transporte”, se tuvo que regularizar el rezago que se tenía, pues más de la mitad de las unidades del transporte público operaban sin una concesión vigente, y esto representó una situación atípica en relación con el trámite para expedir una concesión. Sin embargo, dicho argumento no se sostiene pues la Nueva Política Integral para el Reordenamiento, Reestructuración e Implementación del Sistema de Transporte Público “Mi Transporte” publicada en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” el 26 de febrero de 2019, y remitida por la propia entidad fiscalizada como evidencia de su argumento, no pudo representar una situación atípica en el ejercicio 2022, pues estuvo vigente desde el ejercicio 2019, por lo tanto el aumento en el promedio de días dedicados a expedir una concesión en 2022 no pudo verse influenciado por esta condición, que prevalecía desde 2019. Respecto al segundo punto, de acuerdo con la entidad fiscalizada, la pandemia provocó que se ampliaran los plazos de admisión de las solicitudes y de sus dictámenes; sin embargo, de acuerdo con la propia convocatoria remitida por la entidad fiscalizada como evidencia, corresponde a la Comisión Evaluadora determinar la ampliación de plazos o fechas, y la entidad

fiscalizada no acompañó su argumento con evidencia que demuestre una ampliación realizada por la propia Comisión Evaluadora.

En complemento, la entidad fiscalizada remitió información sobre las autorizaciones de concesiones para el periodo 2020-2022, y aseguró que si se exceptúan las denominadas *condiciones atípicas*, el promedio de días necesarios para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público fue de 40 *general* y para el caso de 2022 de 46. Sin embargo, para los años 2020 y 2021 la cantidad de registros presentados difiere de la información provista por la entidad fiscalizada durante la etapa de ejecución: mientras que para el año 2020 la información originalmente contaba con 72 registros de solicitudes de autorización recibidas, la presentada como respuesta al Pliego de Recomendaciones cuenta solo con 61 registros; y, para el año 2021, la información presentada originalmente contaba con 61 registros, y en la respuesta al Pliego de Recomendaciones cuenta solo con 13; por lo que la información provista por la entidad como respuesta al Pliego de Recomendaciones presenta discrepancias con relación a la presentada durante la etapa de ejecución de la auditoría. Por otro lado, aún si se toma en consideración la información provista por la entidad fiscalizada en la cual descuenta del cálculo del promedio de días necesarios para emitir las autorizaciones para la prestación concesionada del servicio de transporte público los registros que presentaron *condiciones atípicas*, se tiene que la duración promedio en días aumentó al pasar de 36.14 para 2020, a 46 días para 2022 (no se presenta un cálculo similar para 2021); esta demuestra que la duración promedio en días creció 12.81% anualmente en ese periodo, y no que disminuyó a un ritmo de 5.68% en promedio anual, como se dimensionó originalmente. Por tanto, si se consideran los datos aclaratorios del ente auditado, se tiene una disminución en la eficiencia con la que se proveyó este entregable mayor a la identificada inicialmente.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que los argumentos aclaratorios presentados por la entidad fiscalizada no desestiman los hallazgos en los que se sustenta la recomendación.

Adicionalmente, la entidad fiscalizada planteó una medida de atención para la cual propuso la realización de dos actividades: 1) enviar el oficio con el plan de trabajo para el proceso de modificaciones del Manual de Organización y Procedimientos de la Dirección General de Transporte Público y sus respectivas áreas, la cual realizó el 22 de febrero de 2024 y se adjuntó como evidencia un oficio de la Dirección General Administrativa de la SETRAN recibido por la Dirección de Control de Riesgos de la Secretaría de Administración, el cual cuenta con un documento anexo con el plan de trabajo para la modificación del citado manual, donde se establece un periodo de trabajo del mes de febrero a julio de 2024 y que concluye con su validación; y, 2) enviar el documento a revisión de la Secretaría de Administración, lo cual se realizó el 11 de marzo de 2024 de acuerdo con las capturas de pantalla de los correos electrónicos provistos a este Órgano Técnico por la entidad fiscalizada. De acuerdo con la SETRAN, a partir de estas actividades espera contar con *procedimientos que permitan identificar nodos de decisión así como contar con una armonización administrativa y legal*. Estas actividades planteadas se orientan en el mismo sentido que la recomendación con relación a contar con procedimientos documentados que privilegien la claridad en la definición de actividades y el flujo requerido para su desahogo.

Con base en lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

Recomendación 22-DAD-PR-002-104900-A-02

De acuerdo con el artículo 35, numeral 1, fracciones III y XI de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, la SETRAN tiene entre sus atribuciones: otorgar, negar, modificar o revocar los permisos, subrogaciones y concesiones necesarios para la explotación del servicio de transporte público; y, fijar las medidas conducentes para tramitar, otorgar, negar, revocar o modificar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público en todas sus modalidades. En el mismo sentido, el artículo 231, numeral 1, fracción I de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, establece que le corresponde al Ejecutivo, a través de la SETRAN planear, establecer, regular, controlar, aprobar y, en su caso, modificar la prestación del servicio de transporte público en las vías de comunicación local, ya sean urbanas, suburbanas, rurales o carreteras de jurisdicción estatal y aquellas paraestatales que correspondan, así como las interestatales en el ámbito de su competencia.

Por su parte, el artículo 14, fracción III, del Reglamento Interno de la Secretaría del Transporte del Estado de Jalisco, establece que la Dirección General de Transporte Público es responsable de dirigir, gestionar y coordinar el cumplimiento de las disposiciones legales para la prestación del servicio de transporte público en todos sus tipos y modalidades, y tiene entre sus atribuciones dirigir, definir, implementar y controlar la realización de los trámites y servicios que normen y efectúen la prestación del servicio, de conformidad con la normatividad vigente. Además, el artículo 15, fracciones IV y V, del mismo Reglamento establece que la Dirección de Área de Transporte de Pasajeros tiene entre sus atribuciones supervisar el cumplimiento de la normatividad vigente en la realización de los trámites y servicios que normen la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

Con relación al marco de resultados, el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco establece que la SETRAN, como dependencia del Poder Ejecutivo, es responsable de planear, programar, evaluar y dar seguimiento a sus actividades. De acuerdo con el artículo 21 de la misma Ley, la programación corresponde a la fase en la que las entidades desarrollan sus programas partiendo de objetivos estratégicos y metas. Aunado a ello, el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC) señala que el diseño de indicadores debe considerar la Metodología de Marco Lógico (MML) a través de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR). Además, en el numeral SEXTO de los mismos Lineamientos se establece que los indicadores en las MIR deberán ser estratégicos y de gestión. Los indicadores estratégicos deberán medir el grado de cumplimiento de los objetivos de las políticas públicas, y deberán contribuir a corregir o fortalecer las estrategias y la orientación de los recursos. Por su parte, los indicadores de gestión deberán medir el avance y logro en procesos y actividades.

Con base en estos criterios, a partir de la información recabada se obtuvo el siguiente hallazgo:

Se determinó que, con relación al entregable “autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público”, la SETRAN incrementó ligeramente la eficacia en el porcentaje de solicitudes que se atendieron en el plazo de 40 días hábiles (3.42% en promedio anual durante el periodo 2020-2022); sin embargo, las inconsistencias en el marco de resultados para este entregable tales como la incongruencia en la formulación de métodos de cálculos y metas pertinentes vulneraron la capacidad de la entidad fiscalizada para evidenciar su desempeño.

El marco de resultados de la Secretaría de Transporte para el ejercicio fiscal 2022 expresado en sus Matrices de Indicadores para Resultados (MIR) constó de nueve MIR. En este universo se identificaron cuatro objetivos de nivel actividad en la MIR del Programa Presupuestario 462 “Mi Transporte” que tuvieron relación con la emisión de *autorizaciones para la prestación del servicio de transporte*, mismos que se presentan a continuación:

Tabla 10. Marco de resultados relacionado con el entregable autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público, para el ejercicio 2022

Nivel / Objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Meta valor	Meta institucional
Actividad (03-03) Inscripción de las concesiones, contratos de subrogación, permisos y autorizaciones para prestar el servicio público de transporte en todas sus modalidades.	Total de inscripciones realizadas de concesiones, contratos de subrogación, permisos y autorizaciones para prestar el servicio público de transporte en todas sus modalidades.	(Número de inscripciones de concesiones, contratos de subrogación, permisos y autorizaciones para prestar el servicio público de transporte en todas sus modalidades (Realizado)/Número de inscripciones de concesiones, contratos de subrogación, permisos y autorizaciones para prestar el servicio público de transporte en todas sus modalidades Programado))*100	1 249 Inscripciones	100%
Actividad (03-04) Inscripción de los vehículos de transporte público en todas sus modalidades.	Total de inscripciones realizadas de vehículos de transporte público en todas sus modalidades.	(Número de inscripciones de vehículos de transporte público en todas sus modalidades (Realizado)/Número de inscripciones de vehículos de transporte público en todas sus modalidades (Programado))*100	561 Inscripciones	100%
Actividad (03-05) Inscripción de choferes, conductores u operadores del servicio público de transporte en todas sus	Total de inscripciones realizadas de choferes, conductores u operadores del servicio público de transporte en todas sus	(Número de inscripciones de choferes, conductores u operadores del servicio público de transporte en todas sus modalidades (Realizado)/Número de inscripciones de chóferes, conductores u operadores del servicio público de transporte	1 069 Inscripciones	100%

Nivel / Objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Meta valor	Meta institucional
modalidades.	modalidades.	en todas sus modalidades. (Programado))*100		
Actividad (04-08) Recepción de solicitudes de transporte colectivo.	Total de solicitudes recibidas de transporte colectivo.	(Número de solicitudes recibidas de transporte colectivo (Realizado)/Número de solicitudes recibidas de transporte colectivo (Programado))*100	6 950 Solicitudes	100%

Fuente: elaboración propia con base en la MIR del Programa Presupuestario 462 Mi Transporte de la Secretaría de Transporte correspondiente al ejercicio fiscal 2022.

Los resultados de la aplicación de la rúbrica para la valoración del marco de resultados relacionados con el entregable en cuestión se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 11. Resumen de valoración del marco de resultados relacionado con el entregable autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público, para el ejercicio 2022

Dimensión Pregunta de valoración	Nivel de los objetivos e indicadores en la MIR del PP 462			
	Actividad 03-03	Actividad 03-04	Actividad 03-05	Actividad 04-08
Objetivos				
1.1 ¿La sintaxis en la redacción del objetivo corresponde con la de su nivel en la MIR?	Sí	Sí	Sí	No
Objetivos				
1.2 ¿La redacción del objetivo permite inferir al menos un indicador para su medición?	Sí	Sí	Sí	No
Indicadores				
2.1 ¿Del nombre del indicador se deduce una relación entre dos variables?	No	No	No	No
Indicadores				
2.2 ¿El nombre del indicador recupera aspectos relevantes del objetivo?	Sí	Sí	Sí	Sí
Indicadores				
2.3 ¿Las variables empleadas en el método de cálculo y su relación son congruentes con las variables que se deducen del nombre del indicador?	No	No	No	No
Metas				
3.1 ¿La meta se expresa en los mismos términos que el nombre del indicador?	No	No	No	No

Dimensión Pregunta de valoración	Nivel de los objetivos e indicadores en la MIR del PP 462			
	Actividad 03-03	Actividad 03-04	Actividad 03-05	Actividad 04-08
Metas 3.2 ¿La meta comunica un criterio de desempeño?	No	No	No	No

Fuente: elaboración propia a partir de la valoración realizada sobre la MIR del Programa Presupuestario 462 "Mi Transporte" de la Secretaría de Transporte correspondiente al ejercicio fiscal 2022.

De acuerdo con la tabla anterior, los objetivos de nivel actividad 03-03, 03-04 y 03-05 son pertinentes ya que la sintaxis de su redacción corresponde con la de su nivel en la MIR, y es posible inferir al menos un indicador para su medición al tratarse de inscripciones de concesiones, vehículos y choferes, respectivamente. Por otra parte, los indicadores propuestos para estos tres objetivos, estos se tratan de totales de inscripciones que guardan relación con los factores relevantes del objetivo (concesiones, vehículos y choferes, respectivamente), sin embargo, no se tratan propiamente de indicadores ya que no describen una relación entre variables, sino que son una variable en sí misma. Además, en ninguno de estos tres casos existe congruencia entre el método de cálculo de los indicadores (expresados en los tres casos como el cociente de una variable realizada sobre una programada multiplicado por cien) y el nombre de los indicadores, ya que los métodos relacionan dos variables para obtener como resultado un valor porcentual y el nombre de los indicadores solamente describen la sumatoria de las inscripciones a las que hacen referencia.

Además, las metas de estos tres indicadores no se expresan en los mismos términos que el nombre del indicador ya que las metas institucionales se refieren a un valor porcentual, que se obtiene del cociente de dos variables multiplicado por cien, mientras que el nombre del indicador solamente hace referencia a una variable. Además, la meta de 100% para una variable como un total de inscripciones realizadas no comunica criterio de desempeño alguno. Además, la meta valor no se relaciona congruentemente con el método de cálculo, sino con el nombre del indicador, pero el indicador, como se dijo anteriormente, se trata en realidad de una variable, por lo que la meta valor tampoco comunica un criterio de desempeño válido.

En resumen, los elementos de los indicadores planteados para los objetivos de nivel actividad de la MIR del PP 462 relacionados con la provisión del entregable en cuestión no son pertinentes para el monitoreo y la evaluación de desempeño ya que, por un lado, del nombre de los indicadores no se deduce una relación entre variables ni los métodos de cálculo son congruentes con los nombres de los indicadores; y, por otro lado, la metas no se expresan en los mismos términos que los indicadores ni comunican un criterio de desempeño.

En el caso del objetivo de nivel Actividad 04-08, se identificó que el mismo no describe una acción para la provisión de un entregable al tratarse de la *recepción de solicitudes de transporte colectivo* y, por ello tampoco, es posible inferir un indicador para medir el desempeño de esta actividad, ya que recibir solicitudes está en función de la demanda de las mismas y no del ámbito de gestión de la entidad fiscalizada. Con relación al indicador propuesto, *Total de solicitudes recibidas de transporte colectivo*, aunque este recupera aspectos relevantes

descritos en el objetivo, no se trata propiamente de un indicador ya que no describe una relación entre variables, sino una única variable. Además, no existe congruencia entre el método de cálculo del indicador, $(\text{Número de solicitudes recibidas de transporte colectivo realizado} / \text{Número de solicitudes recibidas de transporte colectivo programado}) \times 100$, y el nombre del indicador, ya que el método relaciona dos variables para obtener como resultado un valor porcentual y el nombre del indicador solamente describe la sumatoria de las solicitudes de transporte colectivo recibidas. Por lo tanto, ni las variables en el método de cálculo ni la relación entre estas es congruente con el nombre del indicador.

Por último, la meta no se expresa en los mismos términos que el nombre del indicador ya que la meta institucional, 100%, refiere a un valor porcentual que se obtiene del cociente de dos variables multiplicado por cien, mientras que el nombre del indicador solamente hace referencia a una variable. Además, la meta de 100% para una variable como el *Total de solicitudes recibidas de transporte colectivo* no comunica criterio de desempeño alguno.

En resumen, los elementos del nivel Actividad 04-08 de la MIR del PP 462 no son pertinentes para el monitoreo y la evaluación de desempeño ya que, por un lado la redacción del objetivo no describe una actividad para proveer un entregable ni permite inferir al menos un indicador para la medición de su desempeño; y, por otro, del nombre del indicador no se deduce una relación entre variables ni el método de cálculo es congruente con el nombre del indicador. Además la meta no se expresa en los mismos términos que el indicador ni comunica un criterio de desempeño.

Debido a que el marco de resultados de la SETRAN relacionado con la emisión de autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público presentó deficiencias y, como una aproximación a la medición de la eficacia con la que la entidad fiscalizada emitió las autorizaciones en cuestión, se calculó el porcentaje de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público cuyo dictamen fue notificado en un plazo máximo de 40 días hábiles a partir de que fueron recibidas. Dado que la entidad fiscalizada no contó con criterios documentados para definir la oportunidad en la provisión de este entregable, se tomó como criterio los 40 días hábiles a partir de los testimonios del personal de la Dirección General de Transporte Público, quienes indicaron que el periodo que transcurre entre la admisión de las solicitudes y la notificación de su dictamen tiene una duración de entre cuatro y ocho semanas (i.e. 40 días hábiles) El método de cálculo del indicador propuesto se describe a continuación:

$$PSPi = (CSPi / CSRi) \times 100$$

Donde:

PSPi = Porcentaje de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público cuyo dictamen fue notificado en un plazo máximo de 40 días hábiles a partir de que fueron recibidas del ejercicio fiscal *i*.

CSPi = Cantidad de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público cuyo dictamen fue notificado en un plazo de hasta 40 días hábiles que fueron recibidas del ejercicio fiscal *i*.

CSRi = Cantidad de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público recibidas del ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

La siguiente tabla muestra el resultado de las operaciones previamente descritas, usando la información provista por la entidad fiscalizada para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022:

Tabla 12. Porcentaje de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público cuyo dictamen fue notificado en un plazo máximo de 40 días hábiles a partir de que fueron recibidas, durante el período 2020-2022 ^{1/}

Variable	2020	2021	2022	TMVA ^{2/}
Cantidad de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público recibidas. <i>CSR</i>	73	61	13	-57.80%
Cantidad de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público cuyo dictamen fue notificado a más tardar en cuarenta días hábiles ^{3/} a partir de que fueron recibidas. <i>CSP</i>	42	30	8	-56.36%
Porcentaje de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público cuyo dictamen fue notificado en un plazo máximo de 40 días hábiles a partir de que fueron recibidas. <i>PSP = (CSP / CSR) × 100</i>	57.53%	49.18%	61.54%	3.42%

Fuente: elaboración propia con datos provistos por la entidad fiscalizada sobre las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público recibidas y notificadas durante el período 2020-2022.

1/ Los valores expresados en la tabla corresponden a la cantidad de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte cuya fecha de admisión corresponde exclusivamente a los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

2/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

3/ Para el cálculo de los días hábiles se descontaron los sábados y domingos existentes entre la fecha de recepción de la solicitud y la fecha de dictaminación de la solicitud.

De acuerdo con la tabla anterior, el porcentaje de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público cuyo dictamen fue notificado en un plazo máximo de 40 días hábiles a partir de que fueron recibidas registró un incremento anual de 3.42%, al pasar de 57.53% en 2020 a 61.54% en 2022. Estos valores implican que la SETRAN incrementó ligeramente su eficacia en el porcentaje de solicitudes que son resueltas oportunamente. Cabe destacar que la cantidad de solicitudes de autorización recibidas se redujó anualmente 57.80% al pasar de 73 en el año 2020 a 13 en en 2022.

Sobre la eficacia con la que la SETRAN emitió las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público durante el periodo 2020-2022, se concluye que la entidad fiscalizada incrementó su eficacia ya que logró incrementar en 3.42% el porcentaje de solicitudes de autorización cuyo dictamen fue notificado en un plazo máximo de 40 días hábiles a partir de que fueron recibidas, sin embargo, este aumento se dio en una condición en la que la cantidad de solicitudes disminuyó en un 57.80%. Además, se identificaron deficiencias en el marco de resultados relacionado con el entregable en cuestión que estuvo vigente durante el ejercicio fiscal 2022, toda vez que: 1) los métodos de cálculo no resultaron ser congruentes con los nombres de los indicadores; y, 2) las metas no se expresan en los mismos términos que los indicadores ni comunican un criterio de desempeño.

Por lo tanto, se recomendó a la Dirección General de Transporte Público de la SETRAN, y a cualquier otra área que corresponda, que revisara y reformulara el marco de resultados para el entregable “autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público” para que este contara con métodos de cálculo y metas que fueran congruentes con los objetivos e indicadores que se establecieran. Contar con un marco de resultados congruente para el entregable autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público permitiría a la SETRAN cumplir con lo establecido en el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco y el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico (Lineamientos) emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable con relación a que la dependencia debe evaluar y dar seguimiento a sus actividades a través del diseño de indicadores que consideren la Metodología de Marco Lógico para su elaboración; además de proveer de instrumentos para el seguimiento y la evaluación de su desempeño.

En respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó argumentos aclaratorios y una medida de atención. Respecto del hallazgo de que en el periodo 2020-2022 la SETRAN aumentó en un 3.42% en promedio anual el porcentaje de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público cuyo dictamen fue notificado dentro del periodo de 40 días hábiles, la entidad fiscalizada expuso, los mismos argumentos aclaratorios empleados para la Recomendación 22-DAD-PR-001-104900-A-02, con relación a que en ningún instrumento normativo se especifica el plazo para dar cumplimiento a la emisión de autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público (expedición de concesiones), sino que en cada una de las convocatorias para el otorgamiento de una concesión se establecen los plazos para la admisión de solicitudes y la emisión el dictamen. Sin embargo, el argumento parece ignorar el sentido positivo del hallazgo que pretende desestimar ya que este hace referencia a una mejora en la eficacia en la provisión de este entregable medida como el porcentaje de solicitudes de autorización para la prestación del servicio de transporte público cuyo dictamen fue notificado dentro del periodo de 40 días hábiles, mismo que se empleó dado que las deficiencias del marco de resultados de la propia entidad fiscalizada impidieron dimensionar su desempeño con sus propias métricas.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que los argumentos aclaratorios presentados por la entidad fiscalizada no desestiman los hallazgos en los que se sustenta la recomendación.

Adicionalmente, como medida de atención, la entidad fiscalizada propuso la realización de tres actividades: 1) Revisar las MIR; 2) Enviar oficio a la Secretaría de la Hacienda Pública para solicitar la apertura en el Sistema Estatal de Gestión para Resultados para la realización de cambios en la MIR; y, 3) Capturar información en el Sistema Estatal de Gestión para Resultados. De acuerdo con la entidad fiscalizada, el propósito de estas actividades es establecer de manera clara los métodos de cálculo que sean confiables para la medición del desempeño del entregable. Tanto las actividades como el resultado planteado se orientan en el mismo sentido que la recomendación con relación a la reformulación del marco de resultados para las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público.

En ese sentido, de las tres actividades planteadas, la entidad fiscalizada remitió evidencia de la realización de la revisión de las MIR y del envío del oficio a la Secretaría de la Hacienda Pública

en el que se solicita el acceso al Sistema Estatal de Gestión para Resultados. En el primer caso la evidencia constó en la propuesta de MIR que se pretende cargar en el sistema y, en el segundo caso, la evidencia constó del oficio recibido por la Dirección General de Programación el día 04 de marzo de 2024. Para el caso de la tercera actividad, la captura de información en el sistema, la entidad se planteó el periodo del 04 de marzo al 10 de abril de 2024 para su realización y como evidencia de lo mismo indicó la ficha de la MIR que arroja el sistema. Tanto el periodo de realización como el medio de verificación propuestos se consideran pertinentes para su ejecución y dar prueba de la misma, respectivamente.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

Recomendación 22-DAD-PR-003-104900-A-02

De acuerdo con el artículo 231, numeral 1, fracción I, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, corresponde al Ejecutivo planear, establecer, regular, supervisar, programar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar la prestación del servicio de transporte público. En el mismo sentido, el artículo 35, numeral 1, fracciones I, XII y XVI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, establece que la SETRAN tiene entre sus atribuciones: planear, regular, vigilar y supervisar la operación del transporte del Estado, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la particular del Estado; supervisar el cumplimiento de las normas generales de carácter técnico aplicables al servicio público de transporte, en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial e instancias de coordinación metropolitana; y, supervisar que los proyectos y programas del sistema de transporte cumplan con los lineamientos establecidos en la materia y criterios de movilidad sustentable.

En este sentido, el artículo 34, fracciones I, II, III, y VI, del Reglamento Interno de la Secretaría del Transporte del Estado de Jalisco, establece que la Dirección General de Supervisión al Transporte Público tiene entre sus atribuciones: asegurar que los prestadores del servicio de transporte público del Estado, en todas sus modalidades, cumplan con las condiciones de higiene, comodidad, seguridad, calidad, eficiencia y las obligaciones específicas que correspondan a la categoría del servicio, de acuerdo con los términos de su concesión, permiso, subrogación, o autorización, mediante la supervisión, inspección, vigilancia y, en su caso, aplicación de sanciones o medidas de apremio; realizar las inspecciones a los bienes muebles e inmuebles afectos al servicio de transporte público, para verificar el cumplimiento de lo establecido en la Ley de Movilidad, Reglamentos, normas generales de carácter técnico y disposiciones administrativas establecidas para la prestación del servicio de transporte público; definir, implementar y controlar la revisión y supervisión a las unidades del servicio de transporte público, así como constatar que se subsanen las anomalías detectadas; y, coordinar a los inspectores técnicos especializados comisionados a la supervisión del transporte público y a la revisión vehicular de rutas y sitios, a efecto de que se conduzcan en el desempeño de sus funciones con apego a la normatividad aplicable.

El artículo 36, fracciones I y V, del mismo Reglamento Interno establece que la Dirección de Área de Supervisión y Coordinación tiene entre sus atribuciones: realizar visitas de inspección o

verificar en operación el cumplimiento de requisitos, calidad, servicio y condiciones de los vehículos e instalaciones afectos a la prestación del servicio de transporte público, conforme a la Ley, Reglamentos y normas aplicables; y, recibir, retener y resguardar los documentos que resulten necesarios para el cumplimiento y constancias de su actuación, procedimientos que deriven de la misma, y para la aplicación de sanciones y medidas de seguridad, conforme a la Ley, reglamentos y normas aplicables. Además, en el artículo 37 se establece que la Dirección de Área Técnica tiene entre sus atribuciones: verificar el cumplimiento de las estipulaciones técnicas, económicas y administrativas establecidas en los contratos de calidad para la prestación del servicio de transporte público; constatar que los elementos que integran estándares de confort en la prestación del servicio de transporte público, garanticen los desplazamientos apropiados y afines, conforme a las normas técnicas correspondientes; coadyuvar en la planeación de las supervisiones y revisiones realizadas por la Dirección de Área de Supervisión y Coordinación; y, trabajar en la planeación encaminada a la supervisión y revisión de transporte con fines de programar la vinculación con la sociedad y la participación ciudadana, y sistematizar los indicadores de calidad en el servicio de transporte.

En lo que respecta al marco operativo, de conformidad con el artículo 5, numeral 1, fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, las dependencias de la Administración Pública del Estado, deben conducir sus actividades de forma ordenada y programada, de acuerdo con las leyes, reglamentos e instrumentos de planeación y de programación. Con relación a lo anterior, el artículo 8, fracción XVII, del Reglamento Interno de la Secretaría del Transporte del Estado de Jalisco establece que el titular de la SETRAN tiene la facultad de expedir el Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría, de conformidad con la legislación aplicable. En ese sentido, las Normas Generales de Control Interno para la Administración Pública del Estado de Jalisco señalan que el manual de procedimientos es un documento que ordena la dirección, coordinación y ejecución de la gestión pública de las entidades públicas (artículo 2°, fracción XIV).

Con base en estos criterios, a partir de la evidencia recabada, se obtuvo el siguiente hallazgo:

Con relación al entregable “supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público” se identificaron inconsistencias en el procedimiento documentado para su provisión, relacionadas con la imprecisión en la definición de las actividades, la ausencia de plazos para su cumplimiento y que no cuenta con nodos de decisión en las actividades que lo requieren, lo que genera el riesgo de perjudicar la eficiencia de la SETRAN en la provisión de este entregable, como lo evidenció el hecho de que durante el periodo 2020-2022 el promedio de supervisiones en terminal por día dedicado a realizar supervisiones disminuyó a razón de 38.76% anual.

De acuerdo con la información remitida por la entidad fiscalizada, los procedimientos documentados que conformaron el marco operativo de la SETRAN durante el ejercicio fiscal 2022, se encuentran establecidos en el Manual de Organización y Procedimientos (MOP) de la Secretaría del Transporte. En este documento se identificó el proceso sustantivo denominado *Revisión y verificación al servicio de transporte público en todas sus modalidades*, que a su vez es parte del macro proceso denominado *Supervisión a la calidad del servicio de transporte público en todas sus modalidades*.

En la ficha del proceso sustantivo se establece que su objetivo consiste en asegurarse de que los prestadores del servicio de transporte público del estado cumplan con las condiciones de higiene, comodidad, seguridad, calidad, eficiencia y las obligaciones específicas que correspondan a la categoría del servicio que ofrecen; mediante la supervisión, inspección, vigilancia y, en su caso, aplicación de sanciones de apremio establecidas en el marco normativo.

Por otra parte, las áreas responsables de realizar las actividades que integran el proceso, según lo dispuesto en el MOP, son: la Dirección General de Supervisión al Transporte Público, la Dirección de Área de Supervisión y Coordinación, la Dirección de Área Técnica y la Dirección de Área Jurídica del Transporte Público. Las actividades que integran el proceso se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 13. Actividades del proceso de *Revisión y verificación al servicio de transporte público en todas sus modalidades*, vigente durante el ejercicio fiscal 2022

No.	Actividad	Responsables
1	Elaborar plan de trabajo para realizar la supervisión, revisión y vigilancia al servicio de transporte público.	Dirección General de Supervisión al Transporte Público
2	Recibir plan de trabajo para la supervisión, coordinarse con las áreas involucradas.	Dirección General de Supervisión al Transporte Público
3	Realizar supervisión, elaborar informe con los datos que arrojó la supervisión para determinar sanción y derivar.	Dirección General de Supervisión al Transporte Público
4	Recibir informe y documentos para aplicar la sanción correspondiente.	Dirección de Área Jurídica del Transporte
5	Recibir sanción, apercibimiento o acta.	Concesionarios, conductores del servicio de transporte público, unidades

Fuente: elaboración propia con información del Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría de Transporte, Tomo I, Capítulo I, Sección Única: Aspectos Generales de la Secretaría del Transporte.

Con base en dicha fuente de información documental, se evaluó el procedimiento en cuestión usando la rúbrica descrita previamente en la Tabla 12. Los resultados de la valoración se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 14. Resultados de la valoración del proceso de *revisión y verificación al servicio de transporte público en todas sus modalidades*, vigente durante el ejercicio fiscal 2022

Pregunta de valoración	Valoración cuantitativa	Valoración cualitativa
1. ¿En el manual de procedimientos se describen con claridad las alternativas y regresos de los nodos de decisión?	0.0	No, no se describen con claridad las alternativas y regresos de los nodos de decisión.
2. ¿El manual de procedimientos describe de forma precisa y en orden cronológico	0.5	Sí, pero sólo se describen de forma precisa las actividades necesarias para

Pregunta de valoración	Valoración cuantitativa	Valoración cualitativa
las actividades necesarias para proveer el entregable?		proveer el entregable o su orden cronológico.
3. ¿El manual de procedimientos identifica las unidades responsables y plazos de cumplimiento para realizar las actividades relacionadas con la provisión del entregable?	0.5	Sí, pero sólo identifican las unidades responsables o los plazos de cumplimiento para realizar las actividades relacionadas con la provisión del entregable.
Total (Puntaje máximo 3)	1.0	

Fuente: elaboración propia con base en la valoración de consistencia realizada a partir de la *Guía administrativa y diversas disposiciones complementarias en materia de control interno para la administración pública del Estado de Jalisco, al proceso de revisión y verificación al servicio de transporte público en todas sus modalidades*, que estuvo vigente durante el ejercicio fiscal 2022.

De acuerdo con la tabla anterior, el proceso sustantivo denominado *Revisión y verificación al servicio de transporte público en todas sus modalidades*, obtuvo un punto de tres posibles, toda vez que se identificaron deficiencias en los tres reactivos de evaluación. La primera deficiencia consiste en que no se describen detalladamente las actividades que integran el proceso (Pregunta 1). Particularmente, no se hace alusión de forma explícita a qué tipo de inspecciones u operativos realiza el personal de la SETRAN para supervisar que el servicio de transporte público se brinde con los atributos de calidad dispuestos en la normatividad aplicable. Por otra parte, la segunda deficiencia se relaciona con que no se establecen plazos para el cumplimiento de las actividades que integran el proceso (Pregunta 2). Por último, la tercera deficiencia consiste en que el proceso no cuenta con nodos de decisión, a pesar de que existen actividades que los necesitan. Por ejemplo, en la actividad tres que consiste en “Realizar supervisión, elaborar informe con los datos que arrojó la supervisión para determinar sanción y derivar” carece de un nodo de decisión con relación al que permita identificar si las inspecciones resultan siempre en una sanción a los prestadores del servicio de transporte público, como lo sugiere la actividad cuatro.

Por otra parte, de acuerdo con el testimonio del personal de la Dirección Técnica de la SETRAN, existe un equipo conformado por personal de la Policía Vial con el que la propia Dirección General de Supervisión al Transporte Público se coordina en la provisión de este entregable; sin embargo, el procedimiento *Revisión y verificación al servicio de transporte público*, no comunica esta situación. Además, los testimonios del personal de la Dirección General de Transporte Público refirieron que el Manual de Organización y Procedimientos vigente no contempla lo estipulado en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial y su respectivo reglamento, por lo que actualmente se encuentra en proceso de actualización. Debido a estas deficiencias identificadas, el proceso en cuestión no es pertinente para orientar la gestión de la entidad fiscalizada ni para contribuir al cumplimiento de la finalidad de supervisión de la calidad del servicio de transporte público.

Por otro lado, con el propósito de contar con una aproximación a la medición de la eficiencia con la que la entidad fiscalizada realizó la *supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público*, se calculó el promedio de supervisiones en

terminal por día dedicado a realizar supervisiones. El método de cálculo empleado se describe a continuación:

$$PSTi = (STRi/DSTi)$$

Donde:

PSTi = Promedio de supervisiones en terminal por día dedicado a realizar supervisiones durante el ejercicio fiscal *i*.

STRi = Cantidad de supervisiones en terminal realizadas a las rutas del servicio de transporte público durante el ejercicio fiscal *i*.

DSTi = Cantidad de días del año en los que se realizaron supervisiones en terminal a las rutas del servicio de transporte público durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

La siguiente tabla muestra el resultado de las operaciones previamente descritas, a partir de la información remitida por la entidad fiscalizada para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022:

Tabla 15. Promedio de supervisiones en terminal por día dedicado a realizar supervisiones durante el periodo 2020-2022

Variables / Indicador	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de días del año en los que se realizaron supervisiones en terminal a las rutas del servicio de transporte público. <i>DST</i>	79	87	131	28.77%
Cantidad de supervisiones en terminal a las rutas del servicio de transporte público realizadas. <i>STR</i>	590	387	356	-22.32%
Promedio de supervisiones en terminal por día dedicado a realizar supervisiones. ^{2/} <i>PST = (STR / DST)</i>	8	5	3	-38.76%

Fuente: elaboración propia con datos provistos por el ente fiscalizado sobre las supervisiones en terminal a las rutas del servicio de transporte público durante el periodo 2020-2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:

$TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

2/ El promedio de supervisiones en terminal por día dedicado a realizar supervisiones se redondeó hacia el entero más próximo para facilitar el análisis.

De acuerdo con la tabla anterior, el promedio de supervisiones en terminal por día dedicado a realizar supervisiones se redujo anualmente 38.76%, al pasar de 8 supervisiones diarias realizadas en 2020 a 3 supervisiones en 2022. Cabe destacar que durante el periodo analizado, la cantidad de días en los que se realizaron supervisiones en terminal se incrementó anualmente en 28.77%, al pasar de 79 días en 2020 a 131 en 2022; sin embargo, la cantidad de supervisiones en terminal en el mismo periodo disminuyó un 22.32% en promedio anual, al pasar de 590 en 2020 a 356 en 2022. De acuerdo con esta información, la SETRAN redujo su eficiencia para realizar la supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público durante el período 2020-2022.

Por otra parte, se calculó el porcentaje de días con operativos ordinarios en los que se levantaron folios a camiones, como una aproximación a la eficiencia con la que se realizaron las actividades de *supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público*. El método de cálculo empleado se describe a continuación:

$$PDOFCi = (ORFCi / COORi)$$

Donde:

$PDOFCi$ = Porcentaje de días con operativos ordinarios en los que se levantaron los folios a camiones durante el ejercicio fiscal i .

$ORFCi$ = Cantidad de operativos ordinarios realizados en los que se levantaron folios a camiones durante el ejercicio fiscal i .

$COORi$ = Cantidad de días del año en los que se realizaron operativos ordinarios durante el ejercicio fiscal i .

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

La siguiente tabla muestra el resultado de las operaciones previamente descritas, a partir de la información remitida por la entidad fiscalizada para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022:

Tabla 16. Porcentaje de días con operativos ordinarios realizados en los que se levantaron folios a camiones durante el periodo 2020-2022

Variables / Indicador	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de días del año en los que se realizaron operativos ordinarios. <i>COOR</i>	345	365	365	2.86%
Cantidad de días con operativos ordinarios realizados en los que se levantaron folios a camiones. <i>ORFC</i>	168	361	348	43.92%
Porcentaje de días con operativos ordinarios realizados en los que se levantaron folios a camiones. $PDOFC = (ORFC / DOOR) \times 100$	48.70	98.90	95.34	39.93%

Fuente: elaboración propia con datos provistos por el ente fiscalizado sobre operativos ordinarios realizados durante el periodo 2020-2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

De acuerdo con la tabla anterior, el porcentaje de días con operativos realizados en los que se levantaron folios a camiones se incrementó anualmente en 39.93%, al pasar de 48.70% en 2020 a 95.34% en 2022. De forma similar, la cantidad de días con operativos ordinarios realizados en los que se levantaron folios a camiones se incrementó anualmente en 43.92% al pasar de 168 días en 2020 a 348 en 2022.

En resumen, se identificó que el marco operativo documentado relacionado con el entregable presentó deficiencias toda vez que la definición de las actividades que integran el proceso es imprecisa, carece de plazos establecidos para el cumplimiento de las actividades y no cuenta con nodos de decisión en las actividades que lo requieren. Por otra parte, sobre la eficiencia con la que la entidad fiscalizada realizó la *supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público*, se concluye que la SETRAN disminuyó su eficiencia en la provisión del entregable, toda vez que registró una disminución anual de 38.76% en el promedio de supervisiones en terminal por día dedicado a realizar supervisiones.

Por lo tanto, se recomendó a la Dirección General de Supervisión al Transporte Público que revisara el marco operativo para la provisión de este entregable y elaborara procedimientos documentados que orientaran su gestión, así como que diseñara e implementara estrategias

operativas orientadas a mejorar la eficiencia con la que realiza las actividades de supervisión de la prestación concesionada del servicio de transporte público. Contar con procedimientos documentados adecuados para realizar la supervisión y vigilancia a la prestación concesionada del servicio de transporte público permitiría a la SETRAN cumplir con lo dispuesto en el artículo 2, fracción XIV, de las Normas Generales de Control Interno para la Administración Pública del Estado de Jalisco con relación a tener procedimientos documentados que ordenen su gestión; además, contar con estrategias operativas orientadas a mejorar la eficiencia con la que se realiza la supervisión y vigilancia al transporte público permitiría a la entidad fiscalizada cumplir con lo dispuesto en el artículo 231, numeral 1, fracción I, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco; el artículo 35, numeral 1, fracciones I, XII y XVI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, y los artículos 34, fracciones de la I a VI; y 36, fracciones I y V, del Reglamento Interno de la Secretaría del Transporte del Estado de Jalisco, con relación a la realización de supervisión y vigilancia de la calidad con la que se brinda el servicio de transporte público, así como mejorar su desempeño en la provisión de este entregable.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó argumentos aclaratorios y una medida de atención. Como parte de sus argumentos aclaratorios, manifestó que durante el ejercicio fiscal 2021 la SETRAN aumentó la cantidad de supervisiones en en terminal de manera extraordinaria debido a que se debió cumplir el *Acuerdo del Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Jalisco, Mediante el cual se emiten diversas medidas de seguridad sanitaria para el aislamiento social, de carácter general y obligatorio, con motivo de la pandemia de COVID-19*, publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” el día 12 de febrero de 2021 (el cual se remitió como evidencia). La entidad fiscalizada señaló que *lo anterior aumentó las supervisiones en terminal, generando que la comparación con años siguientes se entienda como una reducción y, por lo tanto, menos eficacia en dicho proceso.* Sin embargo, de acuerdo con la información presentada en el Pliego de Recomendaciones, la cantidad de supervisiones en terminal a las rutas del servicio de transporte público fue de 590 en 2020, de 387 en 2021 y de 356 en 2022. Por lo tanto, el argumento provisto por la entidad fiscalizada con relación a que la cantidad de supervisiones en terminal 2021 aumentó de forma extraordinaria, es incongruente con los datos provistos por la misma entidad, toda vez que en el año en cuestión se realizaron 203 supervisiones menos que en 2020.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que los argumentos aclaratorios presentados por la entidad fiscalizada no desestiman los hallazgos en los que se sustenta la recomendación.

Adicionalmente, la entidad fiscalizada planteó una medida de atención, para la cual se propuso realizar las siguientes actividades: 1) envío de oficio con el plan de trabajo para el proceso de modificaciones del Manual de Organización y Procedimientos (MOP) de la Dirección General de Supervisión al Transporte Público y sus respectivas áreas (tanto de los dos procedimientos auditados como de los tres restantes que conforman el proceso titulado *Supervisión a la calidad del servicio del Transporte Público en todas sus modalidades*); y, 2) envío de documento a revisión a la Secretaría de Administración. Las dos actividades en cuestión se orientan en el mismo sentido que el aspecto de la recomendación relacionado con la revisión del marco

operativo y la elaboración de procedimientos documentados que orienten la supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público;

La entidad fiscalizada estableció como plazo para el envío de oficio con plan de trabajo para el proceso de modificación al MOP de la Dirección General de Supervisión al Transporte el mes de febrero de 2024, y para el envío de documento a revisión a la Secretaría de Administración el mes de abril de 2024. En ambos casos se considera que los plazos son razonables para el desarrollo de las actividades planteadas;

En ese sentido, la entidad fiscalizada planteó como medio de verificación del envío del oficio con el plan de trabajo para el proceso de modificaciones del MOP de la Dirección General de Supervisión al Transporte público el propio oficio; y para el envío del documento a revisión a la Secretaría de Administración estableció como medio de verificación el MOP 2024 de la Dirección General de Supervisión al Transporte Público. En ambos casos, los medios de verificación se consideran válidos.

Por último, la entidad fiscalizada únicamente contempló acciones para el aspecto de la recomendación relacionado con la revisión del marco operativo y la elaboración de procedimientos documentados para orientar la supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público y no así para el aspecto de la recomendación relacionado con el diseño y la implementación de estrategias operativas orientadas a mejorar la eficiencia con la que realiza estas actividades de supervisión del cual solamente indicó que *cuenta con formatos específicos para la documentación de las supervisiones en terminal* los cuales ya eran de conocimiento de este Órgano Técnico pues se recibieron desde la etapa de ejecución, razón por la que durante la etapa de seguimiento que se realice posteriormente, se verificará la realización de acciones orientadas a cerrar esta brecha de desempeño.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

Recomendación 22-DAD-PR-004-104900-A-02

De acuerdo con el artículo 231, numeral 1, fracción I, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, corresponde al Ejecutivo planear, establecer, regular, supervisar, programar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar la prestación del servicio de transporte público. En el mismo sentido, el artículo 35, numeral 1, fracciones I, XII y XVI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, establece que la SETRAN tiene entre sus atribuciones: planear, regular, vigilar y supervisar la operación del transporte en el estado, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la particular del Estado; supervisar el cumplimiento de las normas generales de carácter técnico aplicables al servicio público de transporte, en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial e instancias de coordinación metropolitana; y, supervisar que los proyectos y programas del sistema de transporte cumplan con los lineamientos establecidos en la materia y los criterios de movilidad sustentable.

En este sentido, el artículo 34, fracciones I, II, III, y VI, del Reglamento Interno de la Secretaría del Transporte del Estado de Jalisco, establece que la Dirección General de Supervisión al

Transporte Público tiene entre sus atribuciones: asegurar que los prestadores del servicio de transporte público del Estado, en todas sus modalidades, cumplan con las condiciones de higiene, comodidad, seguridad, calidad, eficiencia y cumplimiento de obligaciones específicas que correspondan a la categoría del servicio, de acuerdo con los términos de su concesión, permiso, subrogación, o autorización, mediante la supervisión, inspección, vigilancia y, en su caso, aplicar las sanciones o medidas de apremio; realizar las inspecciones a los bienes muebles e inmuebles afectos al servicio de transporte público, para verificar el cumplimiento de lo establecido en la Ley de Movilidad, Reglamentos, normas generales de carácter técnico y disposiciones administrativas establecidas para la prestación del servicio de transporte público; definir, implementar y controlar la revisión y supervisión a las unidades del servicio de transporte público, así como constatar que se subsanen las anomalías detectadas; y, coordinar a los inspectores técnicos especializados comisionados a la supervisión del transporte público y a la revisión vehicular de rutas y sitios, a efecto de que se conduzcan en el desempeño de sus funciones en cumplimiento a la normatividad aplicable.

El artículo 36, fracciones I y V, del mismo Reglamento establece que la Dirección de Área de Supervisión y Coordinación tiene entre sus atribuciones: realizar visitas de inspección o verificar en operación el cumplimiento de requisitos, calidad, servicio y condiciones de los vehículos e instalaciones afectos a la prestación del servicio de transporte público, conforme a la Ley, Reglamentos y normas aplicables; y, recibir, retener y resguardar los documentos que resulten necesarios para el cumplimiento y constancias de su actuación, procedimientos que deriven de la misma, y para la aplicación de sanciones y medidas de seguridad, conforme a la Ley, reglamentos y normas aplicables. Además, en el artículo 37 se establece que la Dirección de Área Técnica tiene entre sus atribuciones: verificar el cumplimiento de las estipulaciones técnicas, económicas y administrativas establecidas en los contratos de calidad para la prestación del servicio de transporte público; constatar que los elementos que integran estándares de confort en la prestación del servicio de transporte público, garanticen los desplazamientos apropiados y afines, conforme a las normas técnicas correspondientes; coadyuvar en la planeación de las supervisiones y revisiones realizadas por la Dirección de Área de Supervisión y Coordinación; y, trabajar en la planeación encaminada a la supervisión y revisión de transporte con fines de programar la vinculación con la sociedad y la participación ciudadana, y sistematizar los indicadores de calidad en el servicio de transporte.

Con relación al marco de resultados, el artículo 8 de la Ley de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco establece que la SETRAN, como dependencia del Poder Ejecutivo, es responsable de planear, programar, evaluar y dar seguimiento a sus actividades. De acuerdo con el artículo 21 de la misma Ley, la programación corresponde a la fase en la que las entidades públicas desarrollan sus programas partiendo de objetivos estratégicos y metas. Aunado a ello, el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC) señala que el diseño de indicadores debe considerar la Metodología de Marco Lógico (MML) a través de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR). Además, en el numeral SEXTO de los mismos Lineamientos se establece que los indicadores en las MIR deben ser estratégicos y de gestión. Los indicadores estratégicos deben medir el grado de cumplimiento de los objetivos de las políticas públicas y contribuir a corregir o fortalecer las estrategias y la orientación de los

recursos. Por su parte, los indicadores de gestión deben medir el avance y logro en procesos y actividades.

Con base en estos criterios y procedimientos, a partir de la evidencia recabada, se obtuvo el siguiente hallazgo:

Se determinó que el marco de resultados de la SETRAN relacionado con la supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público vigente durante el ejercicio fiscal 2022 presentó deficiencias que le impidieron servir como un instrumento para orientar la gestión de la entidad fiscalizada hacia resultados debido a que: 1) los indicadores no son pertinentes para medir desempeño; 2) los métodos de cálculo no son congruentes con los nombres de los indicadores; y, 3) las metas no están orientadas a comunicar desempeño. En ese sentido, los resultados de un análisis de regresión lineal permiten inferir que por cada cien rutas que son objeto de supervisión en terminal, se observa una disminución aproximada de nueve accidentes que involucran a vehículos del servicio de transporte público.

El marco de resultados de la SETRAN para el ejercicio fiscal 2022 expresado en sus Matrices de Indicadores para Resultados (MIR) constó de seis matrices. En este universo se identificaron cinco pares de objetivos e indicadores relacionados con la *supervisión y vigilancia a la prestación concesionada del servicio de transporte público* en la MIR del Programa Presupuestario (PP) 492 “Supervisión al transporte público”, que corresponden a uno de nivel componente y cuatro de nivel actividad, los cuales se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 17. Marco de resultados en la MIR del PP 492 relacionado con la supervisión y vigilancia al transporte público, del ejercicio fiscal 2022

Nivel / Objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Meta (valor)	Meta Institucional
Componente 01 Folios de supervisión aplicados al transporte público	Total de folios de supervisión aplicados al transporte público	(Número de folios de supervisión aplicados al transporte público (Realizado)/ Número de folios de supervisión aplicados al transporte público (Programado))*100	50 500 Folios	100%
Actividad 01-01 Realización de operativos ordinarios al transporte público	Total de operativos ordinarios realizados al transporte público	(Número de operativos ordinarios realizados al transporte público (Realizado)/ Número de operativos ordinarios realizados al transporte público (Programado))*100	700 Operativos	100%

Nivel / Objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Meta (valor)	Meta Institucional
Actividad 01-02 Realización de operativos especiales al transporte público	Total de operativos especiales realizados al transporte público	(Número de operativos especiales realizados al transporte público (Realizado)/ Número de operativos especiales realizados al transporte público (Programado))*100	159 Operativos	100%
Actividad 01-03 Realización de operativos en colaboración con la ciudadanía al transporte público	Total de operativos realizados en colaboración con la ciudadanía al transporte público	(Número de operativos realizados en colaboración con la ciudadanía al transporte público (Realizado) / Número de operativos realizados en colaboración con la ciudadanía al transporte público (Programado))*100	81 Operativos	100%
Actividad 01-04 Realización de operativos en terminal al transporte público	Total de operativos en terminal realizados al transporte público	(Número de operativos en terminal realizados al transporte público (Realizado)/ Número de operativos en terminal realizados al transporte público (Programado))*100	200 Operativos	100%

Fuente: elaboración propia con información de la MIR del Programa Presupuestario 492 Supervisión al Transporte Público vigente durante el ejercicio fiscal 2022.

Los resultados de la aplicación de la rúbrica para la valoración del marco de resultados presentados previamente se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 18. Resultados de la valoración del marco de resultados en la MIR del PP 492 relacionado con la supervisión y vigilancia al transporte público, del ejercicio fiscal 2022

Dimensión / Pregunta de valoración	Nivel de los objetivos e indicadores en la MIR del PP 492				
	Componente 01	Actividad 01-01	Actividad 01-02	Actividad 01-03	Actividad 01-04
Objetivos 1.1 ¿La sintaxis en la redacción del objetivo corresponde con la de su nivel en la MIR?	No	Sí	Sí	Sí	Sí
Objetivos 1.2 ¿La redacción del objetivo permite inferir al menos un indicador para su medición?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Indicadores 2.1 ¿Del nombre del indicador se deduce	No	No	No	No	No

Dimensión / Pregunta de valoración	Nivel de los objetivos e indicadores en la MIR del PP 492				
	Componente 01	Actividad 01-01	Actividad 01-02	Actividad 01-03	Actividad 01-04
una relación entre dos variables?					
Indicadores 2.2 ¿El nombre del indicador recupera aspectos relevantes del objetivo?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Indicadores 2.3 ¿Las variables empleadas en el método de cálculo y su relación son congruentes con las variables que se deducen del nombre del indicador?	No	No	No	No	No
Metas 3.1 ¿La meta se expresa en los mismos términos que el nombre del indicador y su método de cálculo?	No	No	No	No	No
Metas 3.2 ¿La meta comunica un criterio de desempeño?	No	No	No	No	No

Fuente: elaboración propia con base en la valoración realizada respecto de la MIR del PP 492 Supervisión al Transporte Público de la SETRAN.

De acuerdo con la tabla anterior, el marco de resultados de la SETRAN relacionado con la *supervisión y vigilancia a la prestación concesionada del servicio de transporte público* presentó deficiencias en la definición de indicadores y metas. Particularmente, se identificó que las variables empleadas en los métodos de cálculo y su relación no son congruentes con las variables que se deducen de los nombres de los indicadores; y que las metas (tanto la meta valor como la meta institucional) no se expresan en los mismos términos que los nombres de los indicadores y sus métodos de cálculo, es decir, no comunican criterio alguno de desempeño. Además, ninguno de los cinco indicadores en cuestión está orientado a medir alguna dimensión del desempeño, toda vez que al dividir una variable realizada sobre una programada lo que se obtiene como resultado es el avance de la propia variable.

Sobre el objetivo de nivel componente

El objetivo de nivel componente de la MIR del Programa Presupuestario 492 relacionado con el entregable se denomina *folios de supervisión aplicados al transporte público*. Este objetivo no es consistente con su nivel en la MIR toda vez que no hace alusión a un bien o servicio proporcionado por el programa para cumplir con su propósito.

Por otra parte, el nombre del indicador relacionado con el objetivo previamente mencionado es el *total de folios de supervisión aplicados al transporte público*. El nombre de este indicador recupera factores relevantes del objetivo relacionado con la aplicación de folios derivados de las acciones de supervisión al transporte público. Sin embargo, no existe una relación congruente entre el nombre del indicador que se refiere al valor de una variable y su método de

cálculo que se expresa en términos de un porcentaje. Además, el indicador no está orientado a medir alguna dimensión del desempeño ya que, al dividir el valor realizado de una variable sobre su valor programado, lo que se obtiene como resultado es el avance o cumplimiento de la meta, y no el método para estimar el indicador en sí. Por lo tanto, el nombre del indicador y su método de cálculo para el objetivo de nivel componente son impertinentes para medir desempeño.

Por último, la meta institucional establecida para el indicador de nivel componente fue de 100% y la meta valor fue de 50 500 folios aplicados. Debido a que la meta valor se expresa en términos del valor de una variable esta no resulta congruente con el método de cálculo del indicador que se refiere a un porcentaje. Por lo tanto, la meta establecida en el contexto del nombre del indicador y su método de cálculo son inadecuados para expresar con claridad las aspiraciones relacionadas con el objetivo de nivel componente.

Sobre los indicadores de nivel actividad

Los objetivos de nivel actividad de la MIR del Programa Presupuestario 492 relacionados con el entregable son: 1) *Realización de operativos ordinarios al transporte público*; 2) *Realización de operativos especiales al transporte público*; 3) *Realización de operativos en colaboración con la ciudadanía al transporte público*; y, 4) *Realización de operativos en terminal al transporte público*. En los tres casos, los objetivos se refieren a procesos que realiza la entidad fiscalizada para realizar la *supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio* de transporte público. Por lo tanto, se trata de objetivos consistentes para el nivel de actividad.

Por otra parte, los nombres de los indicadores relacionados con los objetivos previamente mencionados son: 1) *Total de operativos ordinarios realizados al transporte público*; 2) *Total de operativos especiales realizados al transporte público*; 3) *Total de operativos realizados en colaboración con la ciudadanía al transporte público*; y, 4) *Total de operativos en terminal realizados al transporte público*. En los cuatro casos, los nombres de los indicadores recuperan factores relevantes de sus objetivos relacionados con los operativos que realiza la entidad fiscalizada para supervisar la prestación del servicio de transporte público. Sin embargo, los métodos de cálculo no se relacionan de manera congruente con los nombres de los indicadores, ya que estos no se tratan propiamente de indicadores sino que hacen alusión al valor de una variable, mientras que los métodos de cálculo se tratan de porcentajes que, en consecuencia, relacionan dos variables. Los indicadores en cuestión tampoco están orientados para medir alguna dimensión del desempeño ya que, al dividir el valor realizado de una variable sobre su valor programado, lo que se obtiene como resultado es el cumplimiento de una meta. Por lo tanto, los indicadores y métodos de cálculo de los objetivos de nivel actividad son impertinentes para este nivel de desempeño.

Por último, las metas institucionales establecidas para los cuatro objetivos de nivel actividad fueron de 100% y las metas valor fueron: 700, 159, 81 y 200 operativos, respectivamente, las cuales, de acuerdo con la información obtenida a través de los testimonios del personal de la Dirección de Área Técnica de la SETRAN, se establecen usando como valor de referencia el número de supervisiones realizadas en el ejercicio fiscal anterior. Sin embargo, las metas institucionales se expresan en términos de porcentajes y no resultan consistentes con los nombres de los indicadores que se encuentran expresados como variables. Por otra parte, las

metas valor están expresadas como variables y no son congruentes con el método de cálculo del cual se espera como resultado un porcentaje. Por lo tanto, las metas establecidas en el contexto de los nombres de los indicadores y sus métodos de cálculo son inadecuadas para expresar con claridad las aspiraciones relacionadas con los objetivos de nivel actividad.

En resumen, aunque los cuatro objetivos de nivel actividad son consistentes, los indicadores y sus métodos de cálculo no son pertinentes para medir alguna dimensión de desempeño. Además, las metas no tienen una relación clara con los nombres de los indicadores ni con sus métodos de cálculo, de tal forma que permitan conocer con claridad los logros que se espera alcanzar en relación con los objetivos planteados.

Dado que el marco de resultados de la SETRAN relacionado con la *supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público* presentó deficiencias que impiden su uso para medir el desempeño de su gestión y, con el propósito de contar con una aproximación a la eficacia con la que la entidad fiscalizada realizó sus actividades de supervisión al transporte público, se estimó un modelo de regresión lineal mediante el método de Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO) con la información remitida por la entidad fiscalizada sobre los operativos de supervisión al transporte público realizados durante los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022. La ecuación de la regresión estimada se describe a continuación:

$$Accidentes_i = \hat{b}_0 + \hat{b}_1 Supervisiones_i + \hat{e}_i$$

Donde:

$Accidentes_i$ = Cantidad de accidentes de tránsito en el estado de Jalisco que involucran a unidades del servicio de transporte público (camión urbano de pasajeros) en el mes i .

\hat{b}_0 = Promedio de accidentes mensuales en el estado de Jalisco que involucran a las unidades vehiculares del servicio de transporte público (camiones urbanos de pasajeros) que no dependen de las supervisiones realizadas por la SETRAN.

\hat{b}_1 = Coeficiente que mide la pendiente de la recta de regresión o el cambio en el número de accidentes que involucran a las unidades del servicio de transporte público debido a los operativos de supervisión en terminal realizados por la SETRAN.

$Supervisiones_i$ = Cantidad de rutas que recibieron supervisiones en terminal por parte del personal de la SETRAN durante el mes i .

\hat{e}_i = Término de error aleatorio del modelo de regresión.

El modelo de regresión previamente descrito se estimó mediante la técnica de Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO) usando series de datos mensuales durante el periodo comprendido entre enero de 2020 y noviembre de 2022, con un total de 35 observaciones por serie. Para la estimación del modelo se supone que los efectos de las actividades de supervisión al servicio de transporte público pueden presentarse con un desfase de un periodo, de tal forma que el número de supervisiones en terminal a las unidades del servicio de transporte público en el mes t se relacionaron con el número de accidentes de tránsito que involucraron a unidades del servicio de transporte público en el mes $t + 1$. Por otra parte, debido al tamaño reducido de la muestra de datos los errores estándar asociados a los coeficientes del modelo de regresión se calcularon mediante el método de remuestreo

siguiendo el procedimiento descrito en Cameron, Gelbach y Miller (2008)¹. Los resultados de la estimación del modelo de regresión se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 19. Modelo de regresión lineal entre el número de accidentes y las supervisiones a las rutas del servicio de transporte público durante el periodo 2020-2022 ^{1/}

Variable dependiente: Número de accidentes que involucran al Transporte Público				
Método: Mínimos Cuadrados Ordinarios				
Errores estándar: Método de remuestreo (<i>Wild Bootstrap</i>)				
Variables en el modelo	Coefficiente	Error estándar ^{2/}	Estadístico t	P-value
Constante (\hat{b}_0)	98.0419	6.4535	15.1920	0.0000
Número de rutas con supervisión en terminal (\hat{b}_1)	-0.0908	0.0330	-2.7521	0.0095
Estadísticos de bondad de ajuste del modelo				
R ²	0.0259	Estadístico F		18.8378
R ² - Ajustado	-0.0036	P-value		0.0001
Observaciones	35	Grados de libertad		33
Pruebas de diagnóstico de modelo de regresión lineal				
Estadístico de Jarque-Bera de los residuales ^{3/}	6.4561	Estadístico de Durbin-Watson ^{4/}		1.0290
P-value	0.0396	P-value		0.0040
Estadístico de Breusch-Pagan ^{5/}	0.6294	Estadístico RESET de Ramsey ^{6/}		0.1058
P-value	0.4276	P-value		0.8999

Fuente: elaboración propia con datos provistos por la entidad fiscalizada sobre el número de supervisiones en terminal a las rutas del servicio de transporte público y del módulo de Estadística de Accidentes de Tránsito en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS) del INEGI.

1/ El modelo de regresión lineal se calcula usando datos mensuales para el periodo comprendido entre enero de 2020 y noviembre de 2022. La estimación del modelo supone que existe un desfase temporal de un mes en la relación entre las supervisiones en terminal a las rutas y el número de accidentes que involucran a las unidades vehiculares del servicio de transporte público.

2/ La estimación de los errores estándar de los coeficientes del modelo de regresión se calcularon usando el procedimiento de remuestreo (*wild bootstrap*) descrito en Cameron, A. C., Gelbach, J. B., y Miller, D. L. (2008).

3/ La hipótesis nula de la prueba de normalidad de Jarque-Bera supone que los residuales estimados por el modelo de regresión lineal siguen una distribución de probabilidad normal. La hipótesis nula se rechaza cuando el p-value es menor a 0.05.

4/ La hipótesis nula de la prueba de autocorrelación de Durbin-Watson supone que no existe correlación entre los residuales estimados por el modelo de regresión lineal. La hipótesis nula se rechaza cuando el p-value es menor a 0.05.

5/ La hipótesis nula de la prueba de Breusch-Pagan supone que la varianza de los residuales estimados por el modelo de regresión es constante (i.e. homocedasticidad) . La hipótesis nula se rechaza cuando el p-value es menor a 0.05.

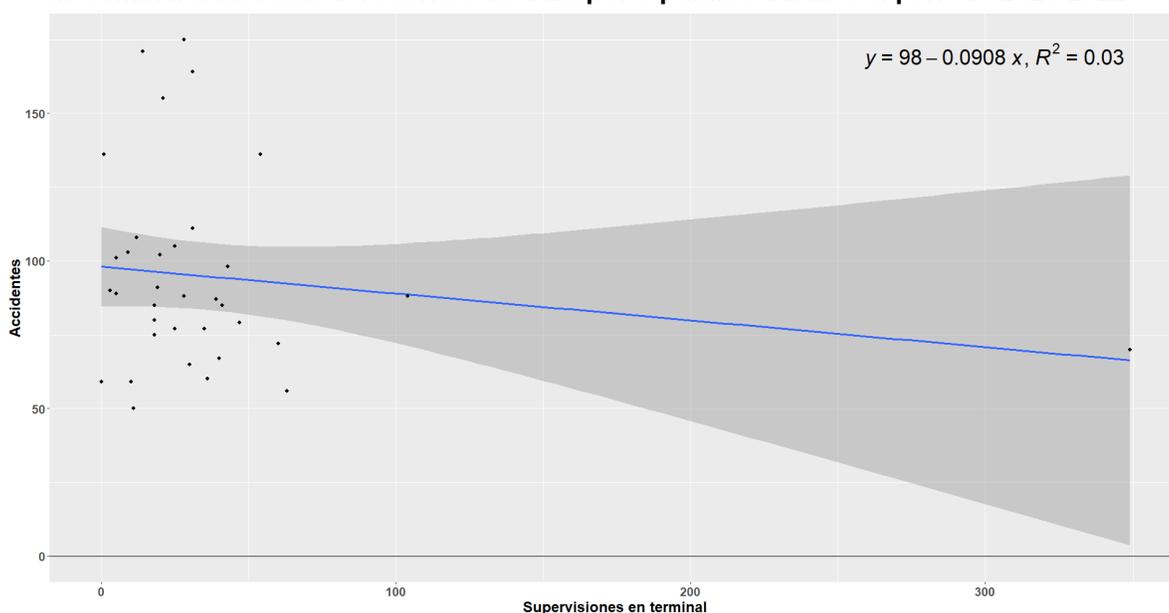
6/ La hipótesis nula de la prueba RESET de Ramsey supone que el modelo de regresión está bien especificado. La hipótesis nula se rechaza cuando el p-value es menor a 0.05.

¹ Para una descripción sobre el método de remuestreo utilizado para calcular los errores estándar de los coeficientes del modelo de regresión véase Cameron, A. C., Gelbach, J. B., y Miller, D. L. (2008). Bootstrap-based improvements for inference with clustered errors. *The Review of Economics and Statistics*, 90(3), pp. 414-427.

De acuerdo con la tabla anterior, los coeficientes estimados por el modelo de regresión son 98.0419 para el caso de la constante (\hat{b}_0) y de -0.0908 para el caso de la pendiente (\hat{b}_1). Esto significa que independientemente de que la SETRAN realice actividades de supervisión en terminal a las rutas del servicio de transporte público, en promedio suceden 98 accidentes de tránsito al mes que involucran a las unidades vehiculares de dicho servicio. Por otra parte, la misma tabla muestra que por cada cien rutas que reciben supervisiones en terminal, el número de accidentes que involucran a vehículos del servicio de transporte público se reduce aproximadamente en nueve incidentes. Cabe destacar que los resultados descritos previamente son estadísticamente significativos a un nivel de confianza del 95%.

En cuanto a la bondad de ajuste del modelo, la misma tabla muestra que el coeficiente de determinación (R^2) registró un valor de 0.0259 que implica que las supervisiones en terminal a las rutas del servicio de transporte público explican 2.59% de la variabilidad en el número de accidentes registrados durante el periodo de análisis. Además, el valor del estadístico F resultó ser de 18.8378 y su p-value asociado fue de 0.0001 lo que implica que en conjunto los valores de los coeficientes estimados por el modelo son distintos de cero. Así, los estadísticos de bondad de ajuste previamente mencionados proveen evidencia de que el modelo de regresión es útil para describir la relación entre las variables analizadas. La representación gráfica de los datos y el modelo de regresión estimado se presentan a continuación.

Gráfica 01. Diagrama de dispersión entre la cantidad de accidentes y el número de supervisiones en terminal a las rutas del servicio de transporte público durante el periodo 2020-2022 ^{a/}



Fuente: elaboración propia con datos sobre la cantidad de supervisiones en terminal a las rutas del servicio de transporte público provista por la entidad fiscalizada y el número de accidentes que involucran al servicio de transporte público de INEGI.

a/ La línea azul representa la recta estimada por el modelo de regresión lineal. El área sombreada representa un intervalo de confianza a un nivel de significancia estadística del 95%.

Por otra parte, se verificó la validez estadística de los supuestos de normalidad, no autocorrelación y homocedasticidad de los residuales del modelo de regresión usando una

batería de pruebas estadísticas. La tabla muestra que el valor del estadístico de *Jarque-Bera* es de 6.4561 y su *p-value* asociado es de 0.0396, lo que implica el rechazo de la hipótesis nula de normalidad de los residuales a un nivel de significancia estadística del 1%. De forma similar, el valor del estadístico de *Durbin-Watson* fue de 1.0290 y su *p-value* asociado es de 0.0040, lo que supone el rechazo de la hipótesis nula de no autocorrelación de los residuales del modelo. Por otra parte, la misma tabla muestra que el valor del estadístico de *Breusch-Pagan* fue de 0.6294 y su *p-value* es de 0.4276, lo que implica que no se puede rechazar la hipótesis nula de homocedasticidad (i.e. varianza constante) de los residuales. Por último, se calculó el estadístico *RESET de Ramsey* que tuvo un valor de 0.1058 y un *p-value* de 0.8999, lo que implica que la forma funcional con la que se estima el modelo de regresión es adecuada para los datos que se analizan, y, potencialmente, no se tiene un problema de sesgo de estimación por variables omitidas. Cabe destacar que el uso del método de remuestreo permite reducir la incertidumbre debido al incumplimiento de los supuestos de normalidad y no autocorrelación de los residuales en el modelo de regresión.

En resumen, el marco de resultados de la entidad fiscalizada relacionado con la *supervisión y vigilancia a la prestación concesionada del servicio de transporte público* presentó deficiencias en la definición de indicadores y metas que le impidieron fungir como un instrumento para orientar su gestión en términos de desempeño y para realizar un seguimiento del mismo. Por otra parte, a partir del análisis de regresión llevado a cabo se infiere que por cada cien rutas que son objeto de supervisión en terminal, se observa una disminución aproximada de nueve accidentes que involucran a vehículos del servicio de transporte público.

Por lo tanto, se recomendó a la *Dirección General de Supervisión al Transporte Público de la SETRAN* que diseñara, implementara y mantuviera un registro de información respecto de la participación de vehículos del transporte público en accidentes de tránsito, así como sobre aspectos relacionados con la calidad en la prestación del servicio, de tal forma que le permitiera llevar a cabo un análisis detallado sobre la efectividad de las “acciones de supervisión y vigilancia a la prestación concesionada del servicio de transporte público” en la reducción de incidentes, entre otros efectos posibles, así como que revisara y modificara el marco de resultados expresado en las *MIR* para que se integraran objetivos e indicadores adecuados para medir la eficacia de las actividades realizadas por la entidad fiscalizada para la provisión de este entregable. Contar con un análisis detallado sobre la efectividad de las acciones de supervisión y vigilancia a la prestación concesionada del servicio de transporte público permitiría priorizar aquellas áreas con mayores probabilidades de generar incidentes, y contar con un marco de resultados que considere objetivos e indicadores adecuados para este entregable permitiría a la SETRAN cumplir con lo dispuesto en los artículos 231, numeral 1, fracción I, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco; y el artículo 35, numeral 1, fracciones I, XII y XVI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, con relación a las atribuciones de supervisión y vigilancia de la operación del servicio de transporte público en el estado, así como con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco, y en el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico, con relación a la construcción y diseño de los objetivos e indicadores. En conjunto, estas acciones permitirían que la SETRAN mejore su desempeño en la provisión del entregable.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó argumentos justificativos y una medida de atención. Los argumentos orientados a justificar la inaplicabilidad del elemento de la recomendación relacionado con diseñar, implementar y mantener un registro de información que permita analizar la efectividad de las acciones de supervisión y vigilancia al transporte público en la reducción de incidentes y otros efectos posibles, se desarrollaron en tres sentidos: a) refiere que la *Dirección General de Supervisión al Transporte Público (DGSTP) de la SETRAN cuenta con los registros de información* sobre todas las actividades que realiza relacionadas con la supervisión y vigilancia de la prestación concesionada del servicio de transporte público, y que dicha información alimenta la MIR y la estadística que se genera desde otras áreas de la SETRAN; b) manifiesta que el *diseño de un registro de información en el que se relacione la incidencia de las actividades de supervisión con los accidentes de tránsito que involucran al servicio de transporte público es complejo*, toda vez que existen otros factores que involucran a otras instancias del ámbito estatal y municipal; y, c) explica que la *Dirección General de Seguridad Vial es responsable de llevar la recopilación y análisis de los datos en cuestión, mientras que la DGSTP solo alimenta dicho registro con algunas variables*. A pesar de que no se hace referencia a la efectividad de la supervisión y vigilancia en otros efectos posibles más allá de la reducción de incidentes, estos tres se consideran argumentos pertinentes para exponer la imposibilidad de atender el elemento de la recomendación referido.

Por su parte, entre las evidencias ofrecidas se encuentran los registros del sistema Mide Jalisco, mismo que resulta insuficiente para sostener los argumentos referidos, dado que: a) no se presentan los registros de información (bases de datos) sobre las supervisiones y sus resultados; y, b) la dirección electrónica ofrecida (<https://mide.jalisco.gob.mx/mide/panelCiudadano/inicio>), remite únicamente a la página principal, no a algún indicador o conjunto de datos específico sobre las actividades de supervisión del transporte realizadas por la DGSTP y sus resultados. Por otro lado, el *Reporte de siniestralidad vial* permite confirmar que se registran los datos correspondientes a los accidentes, los lesionados y las muertes relacionadas con el transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara; mientras que en la página web denominada <https://setrans.jalisco.gob.mx/siniestralidad-de-tp/mapa-de-siniestralidad>, se compila un registro histórico de dichos reportes. Dado lo anterior, se considera que la evidencia demuestra que se tiene el registro de información sobre incidentes en los que participó el transporte público, aunque no incluye datos sobre las acciones de supervisión y vigilancia.

En relación con lo anterior, este Órgano Técnico determinó que los argumentos justificativos presentados por la entidad fiscalizada son pertinentes para sostener la inaplicabilidad de uno de los dos elementos de la recomendación.

Adicionalmente, la entidad fiscalizada planteó una medida de atención, para la cual se propuso realizar las siguientes tres actividades: 1) *revisar las fichas MIR para establecer de manera clara los métodos de cálculo que sean confiables para la medición correcta de los entregables del programa y su respectiva identificación*; 2) *enviar oficio a la Secretaría de la Hacienda Pública para solicitud de cambios y apertura del Sistema Estatal de Gestión para Resultados (SEGR)*; y, 3) *Capturar los objetivos e indicadores de la MIR en el SEGR*. Las tres actividades en cuestión se refieren al proceso de revisión de la MIR que incluye la gestión administrativa ante la SHP para la apertura del SEGR y la carga de los objetivos e indicadores; por lo tanto, las actividades se orientan a cumplir el aspecto de la recomendación de revisar y modificar el

marco de resultados expresados en la MIR para que integren objetivos e indicadores adecuados para medir la eficacia de la supervisión y vigilancia a la prestación concesionada del servicio de transporte público.

La entidad fiscalizada estableció los siguientes periodos para el desarrollo de actividades: para revisar las fichas MIR del 11 de marzo de 2024 al 22 de marzo de 2024; para el envío del oficio a la Secretaría de la Hacienda Pública para solicitar los cambios y la apertura del SEGR se estableció el periodo comprendido entre el 28 de febrero y el 04 de marzo; y, por último, se estableció como plazo para capturar los objetivos e indicadores de la MIR en el SEGR el periodo comprendido entre el 04 de marzo y el 10 de abril de 2024. Los tres plazos establecidos son razonables para el desahogo de las actividades.

La entidad fiscalizada planteó como medio de verificación de la realización de las actividades una *versión de la propuesta de modificación de fichas MIR*; el *acuse de oficio de Solicitud a la Secretaría de la Hacienda Pública*, y, *la ficha MIR con los objetivos e indicadores revisados*. En los tres casos los medios de verificación son pertinentes como medio de prueba de las actividades propuestas. Por lo tanto, durante la etapa de seguimiento que realice este Órgano Técnico se verificará que la MIR del Organismo cuente con los cambios planteados.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

Recomendación 22-DAD-PR-005-104900-A-02

El artículo 4, párrafo décimo séptimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 4, párrafo décimo, de la Constitución Política del Estado de Jalisco, señalan que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, eficiencia, sostenibilidad y calidad. Por su parte, el artículo 4 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y el artículo 6, numeral 1, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, establecen como principios de la movilidad la seguridad vehicular, la sostenibilidad, la calidad, el diseño universal y la innovación tecnológica. En el artículo 264, numerales 1 y 2, de este último ordenamiento, se manifiesta que la antigüedad máxima que deben tener los vehículos del servicio urbano de transporte público colectivo desde su fabricación es de diez años para los que utilizan gasolina y diesel, de quince años para los que usan Gas Natural Comprimido (GNC) e híbridos, así como de veinte años para el transporte eléctrico, ello antes de ser sustituidos por las personas prestadoras del servicio. También se refieren los casos en que se podrá prorrogar su sustitución.

Mediante el Acuerdo DIELAG ACU 021/2019 se emitió la Nueva Política Integral para el Reordenamiento, Reestructuración e Implementación del Sistema de Transporte Público Mi Transporte (en lo sucesivo Nueva Política Integral), cuyo artículo PRIMERO estableció la creación del “Programa para el Reordenamiento, Reestructuración e Implementación del Sistema de Transporte Público Empresarial Mi Transporte”, que en su Etapa 2 contempló generar mecanismos sustentables para la renovación de la flota de transporte público colectivo. Mediante esta Nueva Política Integral y como parte de la ejecución de la segunda etapa, se aprobó el “Programa para el otorgamiento del apoyo económico a los prestadores del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros en las Áreas Metropolitanas de

Guadalajara, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande, Tepatitlán de Morelos y Lagos de Moreno”, a través del Acuerdo DIELAG ACU 005/2020, que operó mediante el Programa Presupuestario 458. A su vez, con el Acuerdo DIELAG ACU 038/2020 se creó el “Programa Emergente de Rescate” para otorgar apoyos económicos a los prestadores del servicio público de transporte y fue operado mediante el Programa Presupuestario 457.

En este sentido, el artículo 12 Bis, fracción VI, del Reglamento Interno de la Secretaría de Transporte, determina que la Coordinación de Planeación y Programación tiene la atribución de coordinar el diseño, programación y evaluación de los programas presupuestales de la Secretaría, para lo cual puede solicitar el apoyo de la Dirección General Administrativa. Por su parte, el artículo 14, fracción IX del mismo Reglamento, señala que es atribución de la Dirección General de Transporte Público coordinar acciones con las Unidades Administrativas de la SETRAN para implementar proyectos y programas de su competencia. Además, el numeral 15 de las Reglas de Operación (ROP) de los Programas Presupuestarios (PP) 457 y 458 se estipula que el seguimiento y monitoreo del cumplimiento de las metas de dichos programas debe ser realizado por la Dirección General de Transporte Público.

En lo que respecta al marco operativo, la Guía para la elaboración de Reglas de Operación del Gobierno de Jalisco 2022 establece que las ROP deben describir las fases, actores, actividades, responsables, plazos y trámites involucrados en la implementación de los programas públicos. Además señala que se deben precisar criterios y requisitos de elegibilidad y la información necesaria para su instrumentación.

Para determinar en qué medida el procedimiento documentado para la entrega de *apoyos económicos para la modernización de las unidades de transporte público* en las ROP de los PP 457 y 458 incidió en la eficiencia con la que la SETRAN suministró los apoyos de estos programas, se aplicaron los siguientes procedimientos:

Con base en estos criterios y procedimientos, a partir de la evidencia recabada, se identificó el siguiente hallazgo:

Se determinó que las ROP de los programas presupuestarios 457 “Programa Emergente de Rescate” y el 458 “Programa para el otorgamiento del apoyo económico a los prestadores del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros en las Áreas Metropolitanas de Guadalajara, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande, Tepatitlán de Morelos y Lagos de Moreno”, ambos relacionados con el entregable “apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público”, presentaron inconsistencias principalmente en la claridad del flujo de sus actividades y en la aplicación de criterios de selección para su provisión, las cuales incidieron en su desempeño, como lo sugiere el que la SETRAN tuvo un incremento anual de 102.53% en la duración promedio en días para la selección de beneficiarios durante el período 2020-2022. De forma similar, se redujo la eficiencia de la entidad fiscalizada en la provisión del entregable toda vez que el costo promedio real por año de modernización ganado por los apoyos otorgados por el PP 458 se incrementó anualmente a razón de 7.57% durante el mismo período.

Durante el ejercicio fiscal 2022 la SETRAN tuvo dos programas presupuestarios relacionados con la entrega de *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público*

denominados: 1) Programa Presupuestario 457 “Programa Emergente de Rescate, y Programa Presupuestario”; y, 2) Programa Presupuestario 458 “Programa para el otorgamiento del apoyo económico a los prestadores del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros en las Áreas Metropolitanas de Guadalajara, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande, Tepatlán de Morelos y Lagos de Moreno”.

En la siguiente tabla se presentan las actividades para la provisión de este entregable de acuerdo con las ROP de estos dos programas.

Tabla 20. Actividades previstas en las Reglas de Operación de los Programas Presupuestarios 457 y 458 para la provisión de apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público para el ejercicio 2022^{1/}

Etapa	Programa Presupuestario 457	Programa Presupuestario 458
<i>Planeación</i>	1. Solicitud y comprobación de recursos por parte de la SETRAN ante la Secretaría de la Hacienda Pública.	1. Solicitud y comprobación de recursos por parte de la SETRAN ante la Secretaría de la Hacienda Pública.
<i>Solicitud de recursos por parte de los beneficiarios</i>	2. El Prestador del servicio presenta escrito libre ante la SETRAN acompañado de la documentación de soporte, que debe incluir la documentación que acredite la desincorporación, baja y destrucción de la unidad sustituida.	2. El Prestador del servicio presenta oficio ante la SETRAN con la marca, modelo y categorización de las unidades a adquirir.
<i>Selección de beneficiarios</i>	3. La SETRAN elabora e integra el expediente.	3. Validación por parte de la SETRAN de la selección de la unidad (se consideran criterios técnicos, operativos y financieros de la operación de la ruta, así como, la dictaminación técnica de factibilidad de los vehículos).
		4. La SETRAN elabora e integra el expediente.
	4. La SETRAN emite dictamen sobre cumplimiento de las condiciones de las ROP.	5. La SETRAN emite oficio de aprobación o negación técnica del recurso.
	5. La SETRAN presenta expedientes y dictámenes ante el Comité Técnico del Fideicomiso para la solicitud y comprobación del pago.	6. La SETRAN presenta expedientes y dictámenes ante el Comité Técnico del Fideicomiso para la solicitud y comprobación del pago.
<i>Entrega de los apoyos</i>	6. Validación técnica por parte de la SETRAN del contrato para adquisición de unidades entre el Prestador del servicio y la Empresa.	7. Validación técnica por parte de la SETRAN del contrato para adquisición de unidades entre el Prestador del servicio y la Empresa.
	7. Celebración de convenios de colaboración entre la SETRAN, la	8. Celebración de convenio de colaboración entre la SETRAN, la

Etapa	Programa Presupuestario 457	Programa Presupuestario 458
	Empresa y el Prestador del servicio.	Empresa y el Prestador del servicio, para considerar las condiciones físicas, técnicas, operativas, jurídicas y financieras.
<i>Seguimiento a beneficiarios y monitoreo de apoyos</i>	8. La Dirección General de Transporte Público realiza el seguimiento y monitoreo del cumplimiento de las metas de acuerdo con las Reglas de Operación.	9. La Dirección General de Transporte Público realiza el seguimiento y monitoreo del cumplimiento de las metas de acuerdo con las Reglas de Operación.

Fuente: Reglas de Operación de los Programas Presupuestarios 457 y 458; los Términos de Referencia Evaluación de Procesos del CONEVAL, de enero de 2017; la Guía para la elaboración de Reglas de Operación del Gobierno de Jalisco 2022; e, información testimonial del personal de la Dirección General de Transporte Público de la SETRAN.

1/ Con base en las definiciones previstas en las ROP de ambos PP, se utiliza el término *Empresa* para referirse a las sociedades dedicadas a la enajenación de vehículos para el servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros. Por otra parte, se entiende por *Prestador del servicio* a la persona jurídica que brinda el servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros que se encuentra incorporado al Fideicomiso Maestro del Sistema Integrado de Recaudo del Estado de Jalisco.

De acuerdo con la tabla anterior, las actividades para la provisión de los apoyos de los programas presupuestarios 457 y 458 difieren en dos aspectos. El primero de ellos es que en el caso del PP 457 se requiere el documento que acredite la desincorporación, baja y destrucción de la unidad sustituida, mientras que en el caso del PP 458 se solicita la validación de la unidad a adquirir, que incluye la dictaminación técnica de factibilidad de los vehículos. La segunda diferencia se refiere al documento por medio del cual el Prestador del servicio solicita los apoyos. En el caso del PP 457 se puede presentar un escrito libre con la documentación de soporte, mientras que en el caso del PP 458 se requiere un oficio con la marca, modelo y categorización de las unidades vehiculares. Con base en los testimonios del personal de la Dirección General de Transporte Público de la SETRAN, la necesidad de distinguir entre estos documentos deriva de que el PP 457 se acota a unidades que participaron en un programa anterior, lo cual reduce la cantidad de beneficiarios susceptibles, mientras que en el PP 458 se deben revisar otros aspectos, como la dictaminación técnica del vehículo. Dado que ambos programas operan de manera similar de acuerdo con sus ROP, en la siguiente tabla se presenta el resumen de la valoración de los procedimientos que se analizaron de manera conjunta.

Tabla 21. Valoración de las Reglas de Operación de los Programas Presupuestarios 457 y 458, relacionados con el entregable *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público*

Pregunta	Puntaje	Valoración cualitativa
1. ¿Los criterios de elegibilidad previstos en las ROP son claros en su redacción y congruentes con la población objetivo?	3	Sí, los criterios de elegibilidad previstos en las ROP son claros en su redacción y congruentes con la población objetivo.
2. ¿Las ROP especifican requisitos de elegibilidad y estos son congruentes con los criterios de elegibilidad?	3	Sí, las ROP especifican requisitos de elegibilidad y estos son congruentes con los criterios de elegibilidad.

Pregunta	Puntaje	Valoración cualitativa
3. ¿Las ROP describen las fases y los trámites que deben realizar los solicitantes para acceder al programa?	3	Sí, las ROP describen las fases y los trámites que deben realizar los solicitantes para acceder al programa.
4. ¿Las ROP describen los procedimientos y criterios de selección de los beneficiarios entre los solicitantes?	1	Sí, las ROP describen los criterios de selección de los beneficiarios entre los solicitantes, pero no los procedimientos.
5. ¿Las ROP describen cronológicamente y con claridad el flujo de actividades de la intervención?	0	No, las ROP no describen cronológicamente ni con claridad el flujo de actividades de la intervención
6. ¿Las ROP identifican a los responsables de la realización de las actividades descritas y sus plazos de cumplimiento?	2	Sí, las ROP identifican a los responsables de la realización de las actividades descritas, pero no sus plazos de cumplimiento.
Total	12 de 18	

Fuente: elaboración propia con base en las Reglas de Operación de los Programas Presupuestarios 457 y 458, así como la Guía para la elaboración de Reglas de Operación del Gobierno de Jalisco 2022.

A partir del análisis sobre los procedimientos documentados en los PP 457 y 458 para la provisión de los *apoyos económicos para la modernización de las unidades de transporte público*, se identificaron deficiencias para orientar con claridad la gestión de este entregable, ya que las ROP no describen cronológicamente ni con claridad las actividades de la intervención (Pregunta 5), ya que estas se encuentran dispersas en distintos apartados del documento de manera que se dificulta la comprensión del proceso en su conjunto. En este sentido, aunque en las ROP se identifican a los responsables de la realización de las actividades descritas, no se especifican los plazos de cumplimiento para su desahogo (Pregunta 6).

En lo que respecta a los criterios de elegibilidad previstos en las ROP, estos son claros en su redacción y congruentes con la población objetivo de los programas (Pregunta 1). Sin embargo, a pesar de que en las ROP se describen los criterios de selección de beneficiarios entre los solicitantes, las ROP no describen los procedimientos de selección (Pregunta 4), más allá de indicar que los apoyos se brindarán de manera cronológica de acuerdo a la fecha de presentación de la solicitud, lo cual en sí mismo es un criterio y no un procedimiento.

Por otro lado, como una aproximación a la medición de la eficiencia con la que la SETRAN proveyó el entregable en cuestión, se calcularon dos indicadores: 1) duración promedio en días para la selección de beneficiarios (por programa presupuestario); y, 2) el costo promedio real por año de modernización ganado (por programa presupuestario). Para calcular el primer indicador se utilizó la siguiente fórmula:

$$DPSBei = (SDTei / CSei)$$

Donde:

DPSBei = Duración promedio en días para la selección de beneficiarios del Programa Presupuestario e,

ante el Comité Técnico del Fideicomiso durante el ejercicio fiscal *i*.

$SDTei$ = Suma de días transcurridos desde la recepción de la solicitud de apoyo hasta la presentación del expediente ante el Comité Técnico del Fideicomiso del Programa Presupuestario *e*, durante el ejercicio fiscal *i*.

$CS_{e,i}$ = Cantidad de solicitudes para apoyos del Programa Presupuestario *e*, durante el ejercicio fiscal *i*.

e = Programa Presupuestario: 457 y 458.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Los resultados del cálculo de la duración promedio en días para la selección de beneficiarios de los PP 457 y 458 se presentan mediante la siguiente tabla:

Tabla 22. Duración promedio en días para la selección de beneficiarios de los Programas Presupuestarios 457 y 458 para el periodo 2020-2022

Variables / Indicadores	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de solicitudes para apoyos del Programa Presupuestario 457. CS_{PP457}	2	4	20	216.23%
Suma de días transcurridos desde la recepción de la solicitud de apoyo hasta la presentación del expediente ante el Comité Técnico del Fideicomiso. SDT_{PP457}	90	146	3 433	517.61%
Duración promedio en días para la selección de beneficiarios. $DP_{PP457} = (SDT_{PP457} / CS_{PP457})$	45	36	172	95.31%
Cantidad de solicitudes para apoyos del Programa Presupuestario 458. CS_{PP458}	54	23	46	-7.70%
Suma de días transcurridos desde la recepción de la solicitud de apoyo hasta la presentación del expediente ante el Comité Técnico del Fideicomiso. ² SDT_{PP458}	2 855	3 928	9 976	86.93%
Duración promedio en días para la selección de beneficiarios. $DP_{PP458} = (SDT_{PP458} / CS_{PP458})$	53	171	217	102.53%

Fuente: elaboración propia con información provista por la entidad fiscalizada sobre las unidades de transporte colectivo que recibieron apoyos económicos de los PP 457 y 458, para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:

$TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

2/ Para este cálculo se omiten 166 registros de la base de datos sobre los apoyos entregados por el PP 458 debido a que no cuentan con un número de identificación del expediente y 16 registros para los cuales la fecha de presentación del oficio de solicitud del apoyo es posterior a la fecha de presentación del expediente ante el Comité Técnico del Fideicomiso.

De acuerdo con la tabla anterior, la duración promedio en días para la selección de beneficiarios del PP 457 se incrementó anualmente en 95.31%, al pasar de 45 días en 2020 a 172 en 2022. De forma similar, en el caso del PP 458 la duración promedio se incrementó anualmente en 102.53%, al pasar de 53 días en 2020 a 217 en 2022. Cabe destacar que la cantidad de solicitudes de apoyos del PP 457 se incrementó anualmente en 216.23% al pasar de 2 solicitudes en 2020 a 20 en 2022, mientras que en el caso del PP 458 la cantidad de solicitudes se redujo anualmente en 7.70%, al pasar de 54 solicitudes en 2020 a 46 solicitudes en 2022.

Por otra parte, para el indicador del costo promedio real por año de modernización ganado, se utilizó la información provista por la entidad fiscalizada correspondiente a las unidades vehiculares que recibieron apoyos de ambos programas presupuestarios (PP 457 y 458). El cálculo de dicho indicador se realizó con la siguiente fórmula:

$$CPRAMei = (MATEi / AMGei)$$

Donde:

CPRAMei = Costo promedio real (en pesos a precios del 2022), por año de modernización ganado del Programa Presupuestario *e*, durante el ejercicio fiscal *i*.

e = Programa Presupuestario: 457 y 458.

MATEi = Monto total de los apoyos pagados expresados en términos reales (en pesos a precios del 2022), del Programa Presupuestario *e*, durante el ejercicio fiscal *i*.

AMGei = Años de modernización ganados del Programa Presupuestario *e*, durante el ejercicio fiscal *i*.

Los años de modernización ganados (*AMGei*) se calcularon tomando en consideración que, de acuerdo con el artículo 264, numerales 1 y 2 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, las unidades vehiculares con las que se brinda el servicio de transporte público tienen una vida útil de 10 años para el caso de los vehículos con motores de gasolina, diesel y GNC, 15 años en el caso de los vehículos con motores de Gas Natural Comprimido e híbridos y de 20 años para el caso de vehículos eléctricos. Para simplificar el análisis, aquí se considera que por cada apoyo entregado el estado obtiene una ganancia de 10 años de modernización de las unidades de transporte público. La información sobre los años de modernización ganados por el PP 457 se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 23. Resumen de los apoyos del Programa Presupuestario 457 para el periodo 2020-2022

Ejercicio fiscal	Modelo de la unidad	Número de unidades adquiridas (A)	Monto del apoyo en términos reales ^{1/}	Años de modernización ganados ^{2/} (A × 10)
2020	2017	93	26 885 049.61	930
2021	2018	37	10 120 306.43	370
	2019	81	22 155 265.43	810
2022	2017	1	253 500.00	10
	2018	32	8 112 000.00	320
	2019	139	35 236 500.00	1 390

Fuente: elaboración propia con información provista por la entidad fiscalizada sobre las unidades de transporte colectivo que recibieron apoyos económicos del PP 457, para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La información correspondiente al monto del apoyo se expresa en términos reales (a precios de 2022), deflactada usando el valor promedio mensual del Índice Nacional de Precios al Productor sin petróleo y con servicios, para 2022, de INEGI.

2/ Los años de modernización ganados se calcularon multiplicando la cantidad de unidades vehiculares adquiridas por los diez años que estipula la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco como su periodo de vida útil, dado que, independientemente de su año de inicio de operaciones, se siguen considerando unidades nuevas. Lo anterior, de acuerdo con el numeral III de la Norma General de Carácter Técnico sm/imtj/002/2014, que especifica las características que deben tener los vehículos para el servicio público de transporte de pasajeros masivo y colectivo en su modalidad de urbano, conurbado o metropolitano, suburbano y características especiales para el estado de jalisco.

De forma similar, la información sobre los años de modernización ganados por el PP 458 se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 24. Resumen de los apoyos del Programa Presupuestario 458 para el periodo 2020-2022

Ejercicio fiscal	Año de inicio de operaciones	Número de unidades adquiridas (A)	Monto del apoyo en términos reales ^{1/}	Años de modernización ganados ^{2/} (Ax10)
2020	2020	102	39 068 936.78	1 020
	2021	844	459 833 689.22	8 440
	2022	5	2 217 509.96	50
2021	2021	30	26 015 321.54	300
	2022	163	77 100 475.36	1 630
	2023	9	2 705 638.98	90
2022	2022	221	163 407 689.60	2 210
	2023	172	76 218 267.92	1 720

Fuente: elaboración propia con información provista por la entidad fiscalizada sobre las unidades de transporte colectivo que recibieron apoyos económicos del PP 458, para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La información correspondiente al monto del apoyo se expresa en términos reales (a precios de 2022), deflactada usando el valor promedio mensual del Índice Nacional de Precios al Productor sin petróleo y con servicios, para 2022, de INEGI.

2/ Los años de modernización ganados se calcularon multiplicando la cantidad de unidades vehiculares adquiridas por los diez años que estipula la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco como su periodo de vida útil, dado que, independientemente de su año de inicio de operaciones, se siguen considerando unidades nuevas. Lo anterior, de acuerdo con al numeral III de la Norma General de Carácter Técnico sm/imtj/002/2014, que especifica las características que deben tener los vehículos para el servicio público de transporte de pasajeros masivo y colectivo en su modalidad de urbano, conurbado o metropolitano, suburbano y características especiales para el estado de jalisco.

Los resultados del cálculo del costo promedio real por año de modernización ganado para los programas presupuestarios 457 y 458 se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 25. Costo promedio real por año de modernización ganado de los Programas Presupuestarios 457 y 458 para el periodo 2020-2022^{1/}

Variables / Indicadores	2020	2021	2022	TMVA ^{2/}
Años de modernización ganados del Programa Presupuestario 457. <i>AMG_{PP457}</i>	930	1 180	1 720	35.99%
Monto total de los apoyos pagados expresados en términos reales (en pesos a precios del 2022), del Programa Presupuestario 457. <i>MAT_{PP457}</i>	26 885 049.61	32 275 571.86	43 602 000.00	27.35%
Costo promedio real (en pesos a precios del 2022), por año de modernización ganado del Programa Presupuestario 457.	28 908.66	27 352.18	25 350.00	-6.36%

Variables / Indicadores	2020	2021	2022	TMVA ^{2/}
$CPRAM_{PP457} = (MAT_{PP457} / AMG_{PP457})$				
Años de modernización ganados del Programa Presupuestario 458. AMG_{PP458}	9 510	2 020	3 930	-35.72%
Monto total de los apoyos pagados expresados en términos reales (en pesos a precios del 2022), del Programa Presupuestario 458. MAT_{PP458}	501 120 135.96	105 821 435.88	239 625 957.52	-30.85%
Costo promedio real (en pesos a precios del 2022), por año de modernización ganado del Programa Presupuestario 458. $CPRAM_{PP458} = (MAT_{PP458} / AMG_{PP458})$	52 694.02	52 386.85	60 973.53	7.57%

Fuente: elaboración propia con información provista por la entidad fiscalizada sobre las unidades de transporte colectivo que recibieron apoyos económicos de los PP 457 y 458, para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La información correspondiente al costo por año de modernización ganado se expresa en términos reales (a precios de 2022), deflactada usando el valor promedio del Índice Nacional de Precios al Productor sin petróleo y con servicios, de INEGI.

2/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

De acuerdo con la tabla anterior, el costo promedio real por año de modernización ganado mediante los recursos del PP 457 se redujó anualmente a razón de 6.36% durante el periodo 2020-2022, al pasar de 28 908.66 pesos en 2020 a 25 350.00 pesos en 2022. Por el contrario, el PP 458 registró un incremento anual de 7.57% en el costo promedio real por año de modernización ganado al pasar de 52 694.02 pesos en 2020 a 60 973.53 pesos en 2022.

En resumen, los procedimientos documentados en las ROP de los PP 457 y 458 relacionados con la entrega de *apoyos económicos para la modernización de las unidades de transporte público* presentan deficiencias para orientar con claridad la gestión de este entregable. Además, la SETRAN tuvo una reducción en la eficiencia con la que se realiza el dictámen de los expedientes y la selección de beneficiarios, además de que el costo promedio real por año de modernización ganado por el PP 458 se incrementó anualmente en 7.75% durante el periodo 2020-2022.

Por lo tanto, se recomendó a la Dirección de General de Transporte Público de la SETRAN que revisara los procedimientos documentados previstos en las ROP de Programa Presupuestario 458 relacionados con el proceso de dictaminación de expedientes y de selección de beneficiarios que habrían de recibir apoyos económicos para la modernización de las unidades de transporte público. Contar con procedimientos documentados pertinentes y suficientes en las ROP del Programa Presupuestario para entregar apoyos destinados a la modernización de las unidades de transporte público permitiría a la SETRAN cumplir con lo dispuesto en la Guía para la elaboración de Reglas de Operación del Gobierno de Jalisco con relación a que los programas del Gobierno de Jalisco deben describir las fases, actores, actividades, criterios, requisitos, trámites y toda la información necesaria para su instrumentación, así como mejorar la eficiencia en su provisión.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó argumentos aclaratorios y una medida de atención. Con relación a las inconsistencias identificadas en la definición del flujo de las actividades y en los criterios de selección previstos en las ROP del programa presupuestario 458, la entidad fiscalizada manifestó que ya se encuentran publicadas las correspondientes al ejercicio fiscal 2024 y que actualmente trabaja en el perfeccionamiento del diagrama de flujo y el establecimiento de plazos para sus actividades. Dicha declaración se relaciona con la medida de atención planteada para atender la recomendación emitida, y no tiene la intención de aclarar el hallazgo, sino de advertir que se está atendiendo la recomendación.

Como parte de sus argumentos aclaratorios, la entidad fiscalizada manifestó, con relación al hallazgo sobre el incremento en la duración promedio en días para la selección de beneficiarios de los programas presupuestarios 457 y 458, que para el caso del programa 457 el aumento en la cantidad de solicitudes para apoyos recibidas en 2022 se dio debido a que el acuerdo modificadorio del programa (del cual se presenta el propio acuerdo como evidencia) permitió a los concesionarios acceder a apoyos para unidades vehiculares de modelo 2017, 2018 y 2019; y que para el caso del programa 458 la reducción en la cantidad de solicitudes recibidas se debe a que al haber más unidades apoyadas, en consecuencia restan menos unidades susceptibles de ser apoyadas (argumento que se acompañó con información sobre la cantidad de unidades apoyadas y unidades susceptibles de apoyo). Sin embargo, el hallazgo en el cual se sustenta la recomendación no considera el aumento o la reducción de solicitudes de apoyo recibidas como un indicador para medir la eficiencia de la entidad fiscalizada en la provisión de este entregable, sino que la cantidad de solicitudes de apoyo recibidas para cada uno de estos programas se tomó como el numerador del indicador *Duración promedio en días para la selección de beneficiarios*. Es decir, con independencia de si la cantidad de solicitudes de apoyo aumenta o disminuye, la eficiencia se midió al dividir la suma de días transcurridos desde la recepción de la solicitud del apoyo hasta la presentación del expediente ante el Comité Técnico del Fideicomiso sobre la cantidad de solicitudes para apoyos.

Además, la entidad fiscalizada argumentó, con relación al hallazgo sobre el incremento en el costo promedio real por año de modernización ganado de los Programas Presupuestarios 457 y 458, que para el caso del Programa 458 el aumento en el costo promedio por año de modernización ganado se explica porque, en el Acuerdo Legislativo No. 363-LXIII-22 se incluyeron dos categorías más de unidades a las que se puede brindar el apoyo (Categoría 7 y Categoría 8) dada la incorporación del municipio de Lagos de Moreno en el programa, para las cuales se prevén porcentajes de apoyos de hasta 72% y 74% del valor de la unidad para el 2022, los cuales resultan superiores a los establecidos en las ROP previas. Por lo tanto, la ampliación del programa con la incorporación de unidades para las cuales se brindaron mayores montos de apoyos económicos, podría explicar la variación en el costo promedio real por año de modernización ganado, aunque ello no invalida el elemento del hallazgo en el que se registra el incremento señalado.

En relación con lo anterior, este Órgano Técnico determinó que los argumentos aclaratorios presentados por la entidad fiscalizada no desestiman los hallazgos en los que se sustenta la recomendación.

Adicionalmente, la entidad fiscalizada planteó una medida de atención, para la cual se propuso realizar tres actividades: 1) la *corrección de ROP del programa presupuestario 458*; 2) la *publicación de las ROP del programa presupuestario 458*; y, 3) el diseño del *diagrama de flujo de operación del programa 458*. Las tres actividades cuentan con responsables de su realización y plazos adecuados, y las dos primeras se reportan como realizadas.

Respecto a los medios de verificación que propone la entidad fiscalizada, la *validación de la Secretaría de la Hacienda en la plataforma correspondiente* y la *publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco"*, se consideran pertinentes para dar cuenta de las actividades 1 y 2, respectivamente, de las cuales se presentó la respectiva evidencia. Sin embargo, para la actividad relacionada con el diseño del diagrama de flujo para la operación del PP 458, el medio de verificación ofrecido son *los resultados obtenidos de la operación y cierres de los programas 2022 y 2023*, los cuales no son en sí mismo un medio de verificación para evidenciar la realización de la actividad, razón por la que no se considera pertinente y por la cual durante la etapa de seguimiento que realice este Órgano Técnico se verificará en medios pertinentes la realización de esta actividad.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

Recomendación 22-DAD-PR-006-104900-A-02

El artículo 4, párrafo décimo séptimo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 4, párrafo décimo, de la Constitución Política del Estado de Jalisco, señalan que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, eficiencia, sostenibilidad y calidad. Por su parte, el artículo 4 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y el artículo 6, numeral 1, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, establecen como principios de la movilidad la seguridad vehicular, la sostenibilidad, la calidad, el diseño universal y la innovación tecnológica. En el artículo 264, numerales 1 y 2, de este último ordenamiento, se manifiesta que la antigüedad máxima que deben tener los vehículos del servicio urbano de transporte público colectivo desde su fabricación es de 10 diez años para los que utilizan gasolina y diesel, de quince años para los que usan Gas Natural Comprimido (GNC) e híbridos, y de veinte años para los vehículos eléctricos, ello antes de ser sustituidos por las personas prestadoras del servicio. También se refieren los casos en los que es posible prorrogar su sustitución.

Mediante el Acuerdo DIELAG ACU 021/2019, se emitió la Nueva Política Integral para el Reordenamiento, Reestructuración e Implementación del Sistema de Transporte Público Mi Transporte (en lo sucesivo Nueva Política Integral), cuyo artículo PRIMERO estableció la creación del "Programa para el Reordenamiento, Reestructuración e Implementación del Sistema de Transporte Público Empresarial Mi Transporte", cuya Etapa 2 contempló generar mecanismos sustentables para la renovación de la flota. Mediante esta Nueva Política Integral y como parte de la ejecución de la segunda etapa, se aprobó el "Programa para el otorgamiento del apoyo económico a los prestadores del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros en las Áreas Metropolitanas de Guadalajara, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande, Tepatitlán de Morelos y Lagos de Moreno", a través del Acuerdo DIELAG ACU 005/2020, que

se operó mediante el Programa Presupuestario 458. A su vez, con el Acuerdo DIELAG ACU 038/2020 se creó el “Programa Emergente de Rescate” para otorgar apoyos económicos a los prestadores del servicio público de transporte y fue operado mediante el Programa Presupuestario 457.

En este sentido, el artículo 12 Bis, fracciones VI y VIII del Reglamento Interno de la Secretaría de Transporte, señala que la Coordinación de Planeación y Programación tiene la atribución de coordinar el diseño, programación y evaluación de los programas presupuestales de la Secretaría, además de la integración de padrones de beneficiarios. Por su parte, el artículo 14, fracción IX, señala que es atribución de la Dirección General de Transporte Público coordinar acciones con las Unidades Administrativas de la SETRAN para implementar proyectos y programas de su competencia. Además, el numeral 15 de las Reglas de Operación (ROP) de los Programas Presupuestarios 457 y 458 estipula que el seguimiento y monitoreo del cumplimiento de las metas de dichos programas debe ser realizado por la Dirección General de Transporte Público.

En lo que respecta al marco operativo, el artículo 5, numeral 1, fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, dispone que las dependencias de la Administración Pública del estado deben conducir sus actividades de forma ordenada y programada, de acuerdo con las leyes, reglamentos e instrumentos de planeación y programación. En este sentido, de acuerdo con el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco, la SETRAN, en su carácter de dependencia del gobierno estatal, es responsable de programar, controlar, evaluar y dar seguimiento a los avances programáticos de las actividades sobre el gasto público. El artículo 21 de la misma Ley, establece que la programación corresponde a la fase en la que las entidades públicas desarrollan sus programas a partir de objetivos estratégicos y metas, además de seleccionar a las unidades responsables de su ejecución.

Así mismo, el artículo 85, fracción II, de la Ley de Planeación Participativa para el Estado de Jalisco y sus Municipios enuncia que la evaluación de la eficacia y eficiencia de los órganos, organismos y entidades de gobierno se debe realizar con base en las matrices de indicadores de desempeño. De igual forma, el numeral Cuarto de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico (Lineamientos) emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC) señala que el diseño de indicadores debe considerar la Metodología de Marco Lógico (MML) a través de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).

Con base en estos criterios, a partir de la evidencia recabada se identificó el siguiente hallazgo:

Con relación al entregable “apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público” se determinó que durante el ejercicio fiscal 2022 el Programa Presupuestario 457 “Programa Emergente de Rescate” entregó apoyos para modernizar a una mayor cantidad de unidades vehiculares del servicio de transporte público que las identificadas como susceptibles de renovarse (de acuerdo con su fecha de fabricación); y que durante el periodo 2020-2022 se redujo el suministro y la cobertura de los apoyos entregados por el Programa Presupuestario 458 “Programa para el otorgamiento del apoyo económico a los prestadores del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros en las Áreas

Metropolitanas de Guadalajara, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande, Tepatitlán de Morelos y Lagos de Moreno” debido a que el promedio de apoyos recibidos por ruta registrada se redujo anualmente en 44.08%, y que el porcentaje de rutas que recibieron apoyos se redujo anualmente a razón de 31.23%. Además, se identificó que las deficiencias en la definición de indicadores, métodos de cálculo y el establecimiento de metas en el marco de resultados relacionado con el entregable en cuestión vulneró la capacidad de la entidad fiscalizada de evidenciar su desempeño.

El marco de resultados para el entregable *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público* de la SETRAN expresado en sus Matrices de Indicadores para Resultados (MIR) para el ejercicio fiscal 2022 se integró por dos MIR: Programa Presupuestario 457 “Programa Emergente de Rescate” y Programa Presupuestario 458 “Programa para el otorgamiento del apoyo económico a los prestadores del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros en las Áreas Metropolitanas de Guadalajara, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande, Tepatitlán de Morelos y Lagos de Moreno”. La MIR del PP 457 contiene indicadores sobre las unidades de transporte público colectivo circulando dentro de la norma respecto a su antigüedad y sobre los expedientes validados por el Comité Técnico del Fideicomiso. Por otra parte, la MIR del PP 458 contiene indicadores relacionados con la validación de expedientes para la renovación de unidades y la entrega de apoyos a transportistas en áreas metropolitanas.

Los PP 457 y 458 entregan apoyos económicos a los prestadores del servicio de transporte público del Área Metropolitana de Guadalajara, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande y Tepatitlán de Morelos², que cuenten con título de operación vigente, para la renovación de unidades vehiculares, con la finalidad de que estas cumplan con los criterios de antigüedad o vida útil máxima que establece la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. De acuerdo con las ROP vigentes durante el ejercicio fiscal 2022, el PP 457 otorgó apoyos económicos a los prestadores del servicio de transporte público que como parte del programa de renovación del parque vehicular realizaron la chatarrización de unidades que concluyeron su vida útil, y que para la sustitución adquirieron unidades nuevas modelo 2019 en el ejercicio fiscal 2018. Por otra parte, el PP 458 entregó apoyos a los prestadores del servicio de transporte público para la incorporación de unidades vehiculares nuevas y la sustitución de aquellas que cumplieron su vida útil máxima. Lo anterior es consistente con el testimonio del personal de la Coordinación de Planeación y Programación de la SETRAN, quien manifestó que, alineados a la estrategia de Mi Transporte, el PP 457 era un proyecto para la chatarrización que concluyó en 2022, mientras que el PP 458 continúa en 2024, para seguir con la renovación de unidades.

La MIR del PP 457 cuenta con ocho parejas de objetivos e indicadores, todos relacionados con el entregable *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público*, los cuales se presentan en la siguiente tabla:

² En el caso del PP 458 mediante el Acuerdo publicado el 17 de noviembre de 2022 en el Periódico Oficial El Estado de Jalisco se incluyó dentro del área de cobertura para la entrega de apoyos al municipio de Lagos de Moreno.

Tabla 26. Marco de resultados del PP 457 relacionado con el entregable *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público* para el ejercicio 2022

Nivel / Objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Meta valor	Meta institucional
<p>Fin Contribuir a garantizar el derecho humano a un ambiente sano, mediante la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos sin comprometer el bienestar de las futuras generaciones y bajo los principios de equidad, derechos, justicia, cultura de la paz, e igualdad de oportunidades.</p>	<p>Posición en el Índice de movilidad urbana.</p>	<p>(Posición en el Índice de movilidad urbana (Realizado)/Posición en el Índice de movilidad urbana (Programado))*100</p>	<p>Posición 2</p>	<p>100%</p>
<p>Propósito Las y los habitantes jaliscienses cuentan un con modelo integral de movilidad que garantiza su desplazamiento con calidad, seguridad, accesibilidad, oportunidad y eficiencia, procurando un sistema integrado y multimodal, que considera la movilidad activa y un esquema de reducción de emisiones.</p>	<p>Porcentaje de modernización del transporte público.</p>	<p>(Porcentaje de unidades de transporte público que han migrado del modelo hombre-camión al nuevo sistema de empresa de transporte. (Realizado)/Porcentaje de unidades de transporte público que han migrado del modelo hombre-camión al nuevo sistema de empresa de transporte. (Programado))*100</p>	<p>80%</p>	<p>100%</p>
<p>Componente 01 Unidades de transporte colectivo circulando dentro de la norma en cuanto a años de vida útil que participaron en el programa.</p>	<p>Total de unidades de transporte colectivo circulando dentro de la norma en cuanto a años de vida útil participantes del programa.</p>	<p>(Número de unidades de transporte colectivo circulando dentro de la norma en cuanto a años de la vida útil participantes del programa (Realizado)/Número de unidades de transporte colectivo circulando dentro de la norma en cuanto a años de vida útil del programa (Programado))*100</p>	<p>100 vehículos</p>	<p>100%</p>

Nivel / Objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Meta valor	Meta institucional
<p>Actividad 01-01 Comprobación de entrega de apoyos ante la Secretaría de la Hacienda.</p>	<p>Total de expedientes de comprobaciones de apoyo entregadas a la Secretaría de la Hacienda.</p>	<p>(Número de comprobaciones de apoyo entregadas a la Secretaría de la Hacienda (Realizado)/Número de comprobaciones de apoyo entregadas a la Secretaría de la Hacienda (Programa))*100</p>	<p>100 expedientes</p>	<p>100%</p>
<p>Actividad 01-02 Realización de entrega de apoyos económicos para la renovación de unidades de transporte público.</p>	<p>Total de apoyos económicos entregados para la renovación de unidades de transporte público.</p>	<p>(Número de apoyos económicos entregados para la renovación de unidades de transporte público (Realizado)/Número de apoyos económicos entregados para la renovación de unidades de transporte público (Programado))*100</p>	<p>100 expedientes</p>	<p>100%</p>
<p>Componente 02 Expedientes validados por el Comité Técnico del Fideicomiso para el apoyo económico de renovación de unidades de transporte público.</p>	<p>Total de expedientes validados por el comité técnico del fideicomiso para el apoyo económico de renovación de unidades de transporte público</p>	<p>(Número de expedientes validados por el comité técnico del fideicomiso para el apoyo económico de renovación de unidades de transporte público (Realizado)/Número de expedientes validados por el comité técnico del fideicomiso para el apoyo económico de renovación de unidades de transporte público (Programado))*100</p>	<p>100 expedientes</p>	<p>100%</p>
<p>Actividad 02-01 Integración de expedientes de solicitudes de apoyos para renovar unidades</p>	<p>Total de expedientes integrados de solicitudes de apoyos para renovar unidades</p>	<p>(Número de expedientes integrados de solicitudes de apoyos para renovar unidades (Realizado)/Número de expedientes integrados de solicitudes de apoyos para renovar unidades (Programado))*100</p>	<p>100 expedientes</p>	<p>100%</p>
<p>Actividad 02-02 Reunión del comité técnico del fideicomiso</p>	<p>Total de reuniones del comité técnico del fideicomiso realizadas</p>	<p>(Número de reuniones del comité técnico del fideicomiso realizadas (Realizado)/Número de reuniones del comité técnico del fideicomiso realizadas)</p>	<p>1 reunión</p>	<p>100%</p>

Nivel / Objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Meta valor	Meta institucional
		(Programado))*100		

Fuente: elaboración propia a partir de la información de la MIR del Programa Presupuestario 457 Programa Emergente de Rescate de la SETRAN.

Los resultados de la aplicación de la rúbrica para la valoración del marco de resultados del PP 457 se muestran mediante la siguiente tabla:

Tabla 27. Resumen de valoración del marco de resultados previsto en la MIR del PP 457, relacionado con el entregable *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público* para el ejercicio 2022

Dimensión / Pregunta de valoración	Nivel de los objetivos e indicadores en la MIR del PP 457							
	Fin	Propósito	Componente 01	Actividad 01-01	Actividad 01-02	Componente 02	Actividad 02-01	Actividad 02-02
Objetivos 1.1 ¿La sintaxis en la redacción del objetivo corresponde con la de su nivel en la MIR?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí	Sí
Objetivos 1.2 ¿La redacción del objetivo permite inferir al menos un indicador para su medición?	Sí	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	No
Indicadores 2.1 ¿Del nombre del indicador se deduce una relación entre dos variables?	No	No	No	No	No	No	No	No
Indicadores 2.2 ¿El nombre del indicador recupera aspectos relevantes del objetivo?	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Indicadores 2.3 ¿Las variables empleadas en el método de cálculo y su relación son congruentes con las variables que se deducen del nombre del indicador?	No	No	No	No	No	No	No	No
Metas 3.1 ¿La meta se expresa en los mismos términos que el nombre del indicador?	No	No	No	No	No	No	No	No
Metas 3.2 ¿La meta comunica un criterio de desempeño?	No	No	No	No	No	No	No	No

Fuente: elaboración propia a partir de la valoración realizada respecto de la MIR del Programa Presupuestario 457 "Programa Emergente de Rescate" de la SETRAN.

Por otra parte, la MIR del PP 458 cuenta con ocho parejas de objetivos e indicadores, relacionados con el entregable en cuestión, los cuales se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 28. Marco de resultados del PP 458 relacionado con el entregable *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público para el ejercicio 2022*

Nivel / Objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Meta valor	Meta institucional
<p>Fin Contribuir a garantizar el derecho humano a un ambiente sano, mediante la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos sin comprometer el bienestar de las futuras generaciones y bajo los principios de equidad, derechos, justicia, cultura de la paz, e igualdad de oportunidades.</p>	<p>Posición en el Índice de movilidad urbana</p>	<p>(Posición en el Índice de movilidad urbana (Realizado)/Posición en el Índice de movilidad urbana (Programado))*100</p>	<p>Posición 2</p>	<p>100%</p>
<p>Propósito Las y los habitantes jaliscienses cuentan un con modelo integral de movilidad que garantiza su desplazamiento con calidad, seguridad, accesibilidad, oportunidad y eficiencia, procurando un sistema integrado y multimodal, que considera la movilidad activa y un esquema de reducción de emisiones.</p>	<p>Porcentaje de modernización del transporte público</p>	<p>(Porcentaje de unidades de transporte público que han migrado del modelo hombre-camión al nuevo sistema de empresa de transporte. (Realizado)/Porcentaje de unidades de transporte público que han migrado del modelo hombre-camión al nuevo sistema de empresa de transporte. (Programado))*100</p>	<p>80%</p>	<p>100%</p>
<p>Componente 01 Expedientes validados para renovación de unidades de transporte público en áreas metropolitanas</p>	<p>Total de expedientes validados para renovación de unidades de transporte público en áreas metropolitanas</p>	<p>(Número de expedientes validados para renovación de unidades de transporte público en áreas metropolitanas (Realizado)/Número de expedientes validados para renovación de unidades de transporte público en áreas metropolitanas (Programado))*100</p>	<p>74 expedientes</p>	<p>100%</p>

Nivel / Objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Meta valor	Meta institucional
<p>Actividad 01-01 Recepción de expedientes para renovar unidades de transporte público en áreas metropolitanas</p>	<p>Total de expedientes recibidos para renovar unidades de transporte público en áreas metropolitanas</p>	<p>(Número de expedientes recibidos para renovar unidades de transporte público en áreas metropolitanas (Realizado)/Número de expedientes recibidos para renovar unidades de transporte público en áreas metropolitanas (Programado))*100</p>	<p>127 expedientes</p>	<p>100%</p>
<p>Actividad 01-02 Acreditación jurídica de prestadores de servicio de transporte público</p>	<p>Total de prestadores del servicio de transporte público acreditados jurídicamente</p>	<p>(Número de prestadores del servicio de transporte público acreditados jurídicamente (Realizado)/Número de prestadores del servicio de transporte público acreditados jurídicamente (Programado))*100</p>	<p>70 prestadores de servicios</p>	<p>100%</p>
<p>Componente 02 Unidades renovadas de transporte público en áreas metropolitanas</p>	<p>Total de unidades renovadas de transporte público en áreas metropolitanas</p>	<p>(Número de unidades renovadas de transporte público en áreas metropolitanas (Realizado)/Número de unidades renovadas de transporte público en áreas metropolitanas (Programado))*100</p>	<p>50 vehículos</p>	<p>100%</p>
<p>Actividad 02-01 Comprobación de entrega de apoyos ante la Secretaría de la Hacienda</p>	<p>Total de expedientes de comprobaciones de apoyo entregadas a la Secretaría de la Hacienda</p>	<p>(Número de comprobaciones de apoyo entregadas a la Secretaría de la Hacienda (Realizado)/Número de comprobaciones de apoyo entregadas a la Secretaría de la Hacienda (Programado))*100</p>	<p>50 expedientes</p>	<p>100%</p>

Dimensión / Pregunta de valoración	Nivel de los objetivos e indicadores en la MIR del PP 458							
	Fin	Propósito	Componente 01	Actividad 01-01	Actividad 01-02	Componente 02	Actividad 02-01	Actividad 02-02
Metas 3.1 ¿La meta se expresa en los mismos términos que el nombre del indicador?	No	No	No	No	No	No	No	No
Metas 3.2 ¿La meta comunica un criterio de desempeño?	No	No	No	No	No	No	No	No

Fuente: elaboración propia a partir de la valoración realizada respecto de la MIR del Programa Presupuestario 458 "Programa para el otorgamiento del apoyo económico a los prestadores del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros en las Áreas Metropolitanas de Guadalajara, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande, Tepatitlán de Morelos y Lagos de Moreno", de la SETRAN.

De acuerdo con las dos tablas anteriores, el marco de resultados de la entidad fiscalizada relacionado con la entrega de *apoyos económicos para la modernización de las unidades de transporte público* presentó deficiencias principalmente en la definición de indicadores y el establecimiento de metas. Cabe destacar que la mayoría de los objetivos son pertinentes en tanto que su redacción corresponde con su nivel en la MIR y además permiten inferir al menos un indicador para su medición.

Con respecto a los indicadores, ninguno de ellos expresa en sus nombres una relación entre variables, sino que se tratan de variables en sí mismas. Además, a pesar de que en su mayoría recuperan aspectos relevantes de los objetivos a los que se encuentran asociados, los métodos de cálculo definidos para los indicadores se definen como relaciones porcentuales y no se relacionan con el nombre del indicador, pues estos sólo expresan variables (totales). Por otra parte, los métodos de cálculo planteados no son pertinentes para la medición de alguna dimensión del desempeño, debido a que la división del valor realizado de una variable sobre su valor programado da como resultado el avance de la misma variable. En este sentido, carecer de indicadores formulados de manera válida impide contar con instrumentos de seguimiento y evaluación de los resultados de la entidad fiscalizada.

Con relación a las metas, estas no se expresan en los mismos términos que el nombre del indicador ni comunican criterio de desempeño alguno. Las metas-valor guardan relación con el nombre de los indicadores, pero no con su método de cálculo; por su parte, las metas institucionales se expresan en los mismos términos que los métodos de cálculo de los indicadores, pero estos no se relacionan congruentemente con la denominación de los indicadores. Por lo tanto, las metas no son útiles para establecer un parámetro de desempeño en la provisión del entregable.

En suma, el marco de resultados de la SETRAN para los PP 457 y 458, relacionados con el entregable *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público*, presenta deficiencias en la definición de indicadores que impide que sea útil como una herramienta para el monitoreo y la toma de decisiones en la gestión.

Dada la ausencia de un marco de resultados pertinente para medir el desempeño de la entidad fiscalizada en la provisión de los *apoyos económicos para la modernización de unidades de*

transporte público y, como una aproximación a la eficacia con la que SETRAN suministró este entregable, se calculó el porcentaje de unidades que recibieron los apoyos del PP 457 con respecto al total de unidades de transporte público colectivo susceptibles de recibirlos debido a su antigüedad. Para ello, se utilizó la siguiente fórmula:

$$PUAei = (CUAei / TUSEi) \times 100$$

Donde:

PUAei = Porcentaje de unidades que recibieron los apoyos del Programa Presupuestario 457 con respecto al total de unidades de transporte público colectivo susceptibles de recibirlos debido a su antigüedad durante el ejercicio fiscal *i*.

CUAei = Cantidad de unidades de transporte público colectivo adquiridas mediante apoyos del Programa Presupuestario 457 durante el ejercicio fiscal *i*.

TUSEi = Total de unidades de transporte público colectivo susceptibles de recibir los apoyos del Programa Presupuestario 457 debido a su antigüedad durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Para la definición de la variable *TUS*, relativa a las unidades de transporte público colectivo susceptibles de recibir los apoyos del PP 457 debido a su antigüedad, se consideraron los años de fabricación (modelo) de los vehículos adquiridos de conformidad con la información de la siguiente tabla:

Tabla 30. Calendario para otorgar los apoyos del PP 457 en cada ejercicio fiscal acorde al modelo y número de unidades

Ejercicio fiscal	Modelo de la unidad	Número de unidades susceptibles de recibir los apoyos
2020	2017	101
2021	2018	105
	2019	225
2022	2019	111

Fuente: elaboración propia con base en el Acuerdo DIELAG ACU 012/2021 de fecha 11 de febrero de 2021 mediante el cual se reforma el Acuerdo DIELAG ACU 038/2020 por el que se crea el Programa Emergente de Rescate.

La tabla que se presenta a continuación muestra los resultados del cálculo del porcentaje de unidades que recibieron los apoyos del PP 457 con respecto al total de unidades de transporte público colectivo susceptibles de recibirlos para el periodo 2020-2022.

Tabla 31. Porcentaje de unidades que recibieron los apoyos del PP 457 con respecto al total de unidades de transporte público colectivo susceptibles de recibirlos

Variables / Indicador	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Total de unidades de transporte público colectivo susceptibles de recibir los apoyos del Programa Presupuestario 457. <i>TUS_{PP457}</i>	101	330	111	4.83%

Variables / Indicador	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de unidades de transporte público colectivo adquiridas mediante apoyos del Programa Presupuestario 457. ^{2/} <i>CUA_{PP457}</i>	93	118	139	22.25%
Porcentaje de unidades que recibieron los apoyos del Programa Presupuestario 457, con respecto al total de unidades de transporte público colectivo susceptibles de recibirlos. <i>PUA_{PP457} = (CUA_{PP457} / TUS_{PP457}) × 100</i>	92.08%	35.76%	125.23%	16.62%

Fuente: elaboración propia con información provista por la entidad fiscalizada sobre las unidades de transporte colectivo con las que se brinda el servicio de transporte público inscritas en el Registro Estatal de Movilidad y Transporte, además de información del padrón de beneficiarios del PP 457, para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:

$$TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100; \text{ donde } t = (2022 - 2020) = 2.$$

2/ Para esta variable, se omitieron 33 registros de la base de datos provista por el ente auditado, debido a que el año de fabricación de las unidades no corresponden con el año autorizado en el Acuerdo DIELAG ACU 012/2021 de fecha 11 de febrero de 2021 que reforma el Acuerdo DIELAG ACU 038/2020. En este se establece que con los recursos del programa para el año 2022, únicamente se podrían adquirir unidades del transporte público colectivo cuyo año de fabricación fuera 2019; sin embargo, de acuerdo con la información provista por el ente auditado, se compraron 32 unidades del año 2018 y 01 unidad del año 2017.

De acuerdo con la tabla anterior, el porcentaje de unidades que recibieron los apoyos del PP 457 respecto de las susceptibles de recibirlo debido a su antigüedad aumentó en 16.62% en promedio anual, al pasar de 92.08% en 2020 a 125.23% en 2022. Este último dato significa que, de acuerdo con la información provista por la entidad fiscalizada, la SETRAN apoyó en 2022 a un mayor número de unidades de las susceptibles a ser apoyadas.

De igual forma, como una aproximación a la eficacia con la que la SETRAN suministró los *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público* mediante el PP 458, se calcularon cuatro indicadores: 1) promedio de apoyos del PP 458 otorgados por ruta del servicio de transporte público registrada; 2) promedio de apoyos del PP 458 otorgados por prestador del servicio de transporte público registrado; 3) porcentaje de rutas del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458; y, 4) porcentaje de prestadores del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458.

Para calcular el indicador denominado promedio de apoyos del PP 458 otorgados por ruta del servicio de transporte público registrada, se utilizó la siguiente fórmula:

$$PARi = CAOi / CRi$$

Donde:

PARi = Promedio de apoyos del PP 458 otorgados por ruta registrada del servicio de transporte público durante el ejercicio fiscal *i*.

CAOi = Cantidad de apoyos otorgados por el PP 458 durante el ejercicio fiscal *i*.

CRi = Cantidad de rutas del servicio de transporte público registradas durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Para calcular el indicador denominado promedio de apoyos del PP 458 otorgados por prestador del servicio de transporte público registrado, se utilizó la siguiente fórmula:

$$PAPi = CAOi / Cpi$$

Donde:

PAPi = Promedio de apoyos del PP 458 otorgados por prestador del servicio de transporte público registrado durante el ejercicio fiscal *i*.

CAOi = Cantidad de apoyos otorgados por el PP 458 durante el ejercicio fiscal *i*.

Cpi = Cantidad de prestadores del servicio de transporte público registrados, durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Los resultados del cálculo de los dos indicadores, así como las variables empleadas se presentan mediante la siguiente tabla:

Tabla 32. Promedio de apoyos del PP 458 otorgados a rutas y prestadores del servicio de transporte público registrados

Variables / Indicadores	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de apoyos otorgados por el PP 458 a las rutas del servicio de transporte público. <i>CAO</i>	951	202	394	-35.63%
Cantidad de rutas del servicio de transporte público registradas. <i>CR</i>	237	286	314	15.10%
Cantidad de prestadores del servicio de transporte público registrados. <i>CP</i>	134	139	144	3.66%
Promedio de apoyos del PP 458 otorgados por ruta del servicio de transporte público registrada <i>PAR = (CAO / CR)</i>	4.01	0.71	1.25	-44.08%
Promedio de apoyos del PP 458 otorgados por prestador del servicio de transporte público registrado <i>PAP = (CAO / CP)</i>	7.10	1.45	2.74	-37.91%

Fuente: elaboración propia con información provista por la entidad fiscalizada sobre el inventario de rutas del servicio de transporte público en operación y del Padrón de Beneficiarios de los PP 458, para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

De acuerdo con la información de la tabla anterior, durante el periodo 2020-2022, el promedio de apoyos del PP 458 otorgados por ruta y por prestador de servicio, se redujeron 44.08% y 37.91% en promedio anual, respectivamente. Sin embargo, en la misma tabla se muestra que

esa disminución no fue constante ya que en ambos casos se muestra una alza en el promedio de apoyos otorgado por ruta de 0.71 en 2021 a 1.25 en 2022, y en el promedio de apoyos por prestador de servicio de 1.45 en 2021 a 2.74 en 2022.

Por otra parte, para calcular el indicador denominado porcentaje de rutas del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458, se utilizó la siguiente fórmula:

$$PRAi = (CRAi / CRi) \times 100$$

Donde:

PRAi = Porcentaje de rutas del servicio transporte público que recibieron apoyos del PP 458 durante el ejercicio fiscal *i*.

CRAi = Cantidad de rutas del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458 durante el ejercicio fiscal *i*.

CRi = Cantidad de rutas del servicio de transporte público registradas, durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Para calcular el indicador denominado porcentaje de prestadores del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458, se utilizó la siguiente fórmula:

$$PPAi = (CPAi / CPi) \times 100$$

Donde:

PPAi = Porcentaje de prestadores del servicio transporte público que recibieron apoyos del PP 458 durante el ejercicio fiscal *i*.

CPAi = Cantidad de prestadores del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458 durante el ejercicio fiscal *i*.

CPi = Cantidad de prestadores del servicio de transporte público registradas, durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Los resultados del cálculo de ambos indicadores y las variables empleadas para el análisis se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 33. Porcentaje de rutas y prestadores del servicio de transporte público registrados que recibieron los apoyos del PP 458

Variables / Indicadores	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de rutas del servicio de transporte público registradas. <i>CR</i>	237	286	314	15.10%
Cantidad de rutas del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458. <i>CRA</i>	75	24	47	-20.84%
Porcentaje de rutas del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458. <i>PRA = (CRA / CR) × 100</i>	31.65%	8.39%	14.97%	-31.23%
Cantidad de prestadores del servicio de transporte público registrados. <i>CP</i>	134	139	144	3.66%

Variables / Indicadores	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de prestadores del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458. <i>CPA</i>	73	23	47	-19.76%
Porcentaje de prestadores del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458. <i>PPA = (CPA / CP) × 100</i>	54.48%	16.55%	32.64%	-22.60%

Fuente: elaboración propia con información provista por la entidad fiscalizada sobre el inventario de rutas del servicio de transporte público en operación y del Padrón de Beneficiarios de los PP 458, para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

De acuerdo con la información de la tabla anterior, el porcentaje de rutas del servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458 ha disminuido anualmente en 31.23%, debido a que en 2020 se apoyó a 31.65% de las rutas, mientras que en 2022 únicamente el 14.97% de las rutas recibieron apoyos. En el mismo sentido, el porcentaje de prestadores del servicio de transporte público que recibieron apoyos de este programa decreció anualmente en 22.60% I, al pasar de 54.48% de prestadores del servicio apoyados en 2020 a solo el 32.64% para 2022.

En resumen, el marco de resultados relacionado con la entrega de *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público* expresado en las MIR de los PP 457 y 458 presentan deficiencias en la definición de sus indicadores y metas que le impiden servir como un instrumento para orientar la gestión en términos de eficacia. Además, se identificó que durante el ejercicio fiscal 2022 el PP 457 entregó apoyos para la renovación de una mayor cantidad de unidades vehiculares que las susceptibles de ser apoyadas debido a su antigüedad; la disminución del porcentaje de rutas de servicio de transporte público que recibieron apoyos del PP 458; y, que el promedio de apoyos por ruta entregados por el mismo PP 458 disminuyó durante el periodo 2020-2022.

Por lo tanto, se recomendó a la *Dirección General de Transporte Público de la SETRAN*, y a las áreas que les corresponda, que establecieran estrategias de planeación y operativas para la modernización de las unidades de transporte público a través del PP 458, y que diseñaran un marco de resultados que permitiera orientar la entrega de los apoyos hacia el cumplimiento de los objetivos de la intervención y dar seguimiento a sus resultados. Contar con estrategias de planeación para la operación del PP 458 y con un marco de resultados pertinente para fijar objetivos y brindar seguimiento a su cumplimiento le permitiría a la SETRAN cumplir con lo dispuesto en el artículo 264, numerales 1 y 2, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco y con el artículo PRIMERO de la Nueva Política Integral para el Reordenamiento, Reestructuración e Implementación del Sistema de Transporte Público Mi Transporte, con relación a la renovación de las unidades del transporte público para que estas no rebasen la antigüedad máxima; así como con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco y el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable con relación a que las dependencias deben evaluar y dar seguimiento a sus actividades a través del diseño de indicadores que consideren la Metodología de Marco Lógico para su elaboración, de

forma tal que así mejoraría su desempeño en la provisión de los *apoyos económicos para la modernización de unidades de transporte público*.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó argumentos aclaratorios y una medida de atención. Con parte de sus argumentos aclaratorios, la entidad fiscalizada manifestó que el Programa Presupuestario 457 entregó apoyos para modernizar a una mayor cantidad de unidades que las susceptibles de renovarse, que esto se explica debido a que el Acuerdo DIELAG ACU 012/2021, mediante el cual se reformó el Acuerdo DIELAG ACU 038/2020 por el que se creó el Programa Presupuestario 457, permitió que se apoyara a prestadores de servicio que presentaran expedientes para unidades 2018 y 2019 que cumplieran con los requisitos y, como evidencia, presentó el ejemplar del Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” de fecha 11 de febrero de 2021. Este argumento explica la razón por la que se identificó la entrega de apoyos a una mayor cantidad de unidades vehiculares que las identificadas como susceptibles de recibir apoyo originalmente y, por lo tanto, este aspecto del hallazgo queda aclarado por la entidad fiscalizada; sin embargo, la recomendación realizada no se desprende de este aspecto del hallazgo, sino del relacionado con la disminución en el suministro y cobertura los apoyos para la modernización de las unidades de transporte público entregados a través del Programa Presupuestario 458 y del relacionado con las deficiencias identificadas en el marco de resultados, razón por la que aunque dicho aspecto fue aclarado, la recomendación mantiene validez.

En relación con la disminución del suministro y la cobertura de los apoyos para la modernización de las unidades de transporte público entregados a través del Programa Presupuestario 458, la entidad fiscalizada argumentó que se relaciona con el propio avance del programa, toda vez que *los vehículos vencidos* (vehículos fuera de la norma con relación a su antigüedad) *van a la baja para el año 2022*, para lo cual presentó como respaldo de su argumento información sobre el *porcentaje de renovación del parque vehicular del transporte público* para el año 2022. Sin embargo, la disminución en el suministro y la cobertura del programa se identificó en relación con las rutas por ser estas precisamente la población destinataria de los apoyos, a partir de los cálculos del porcentaje de rutas del servicio del transporte público que recibieron apoyos del PP 458 y el promedio de apoyos del PP 458 entregados por ruta del servicio de transporte público registrada, respectivamente. De acuerdo con la información suministrada por la entidad fiscalizada durante la etapa de ejecución de la auditoría, la cantidad de rutas registradas fue variable en los tres años del periodo analizado (2020-2022), con un total de 237 rutas registradas para 2020, 286 para 2021 y 314 para 2022, de manera que el denominador en el método de cálculo fue variable, y no se debía suponer que una ruta apoyada en un año debiera ser descartada del cálculo del año posterior, aunado al hecho de que no existía restricción alguna para apoyar a una ruta en la cual una unidad ya hubiera sido sujeta de apoyo. Además, la información provista *sobre el porcentaje de renovación del parque vehicular del transporte público* considera como unidad de análisis las unidades vehiculares apoyadas, mientras que en los indicadores empleados por este Órgano Técnico las unidades de análisis fueron los apoyos entregados por ruta, por lo cual la información no refuta la presentada en el hallazgo.

Con relación al hallazgo relacionado con las deficiencias del marco de resultados que le impidieron conocer su desempeño en la provisión de estos apoyos, la entidad fiscalizada

argumentó que la Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana realizó un minucioso análisis sobre los hallazgos que dan sustento a esta recomendación y concluyó que estos se vinculan con los Programas Presupuestarios que coordina directamente la Secretaría de la Hacienda Pública con las dependencias involucradas (en este caso la SETRAN) y que la propia Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana coordinó una valoración a las ROP del Programa emergente de unidades que concluyeron su vida útil en la cual se señaló que debía incluir un indicador de propósito. Además, la Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana señaló que es responsable de la coordinación de la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo y Gobernanza y del seguimiento de los indicadores del desarrollo y que no participa en la elaboración de las MIR de los programas presupuestarios. Al respecto, si bien la Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana es responsable de la elaboración y seguimiento de los indicadores de desarrollo y las MIR de los programas presupuestarios recuperan en los niveles de fin y propósito objetivos e indicadores del Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo, para efectos de esta auditoría de desempeño se analizaron la totalidad de objetivos e indicadores previstos en las MIR relacionados con los programas presupuestarios 457 y 458 con una perspectiva de programas públicos con entregables específicos, y no fueron valorados como métricas de desarrollo.

En ese sentido, la entidad fiscalizada argumentó, con relación a la valoración de este Órgano Técnico sobre el objetivo e indicador para el nivel fin de las MIR de los programas presupuestarios 457 y 458, que el nombre del indicador sí recupera aspectos relevantes del objetivo porque *en los nombres y descripciones de los objetivos se hace referencia a mejorar la movilidad, lo que implica un impacto positivo al medio ambiente*. Respecto de este argumento aclaratorio, conviene recuperar los elementos del marco de resultados analizado. El objetivo de nivel fin se planteó como *contribuir a garantizar el derecho humano a un ambiente sano, mediante la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos sin comprometer el bienestar de las futuras generaciones y bajo los principios de equidad, derechos, justicia, cultura de la paz, e igualdad de oportunidades*, mientras que el indicador definido para dimensionar el cumplimiento de ese objetivo es *posición en el índice de movilidad urbana*. Al respecto, de acuerdo con la metodología del Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), el índice de movilidad urbana mide *el grado de competitividad en la movilidad que tienen las ciudades mediante la oferta de diversas opciones de transporte, las cuales deben ser atractivas, deseables y alcanzables por sus habitantes. La movilidad de una ciudad es competitiva si reduce las horas-persona que se pierden durante los traslados, así como los impactos que tiene sobre la salud y el medio ambiente*. Por lo tanto, es notorio que el indicador propuesto por la entidad fiscalizada (*posición en el índice de movilidad urbana*), no mide de manera directa la contribución que tienen las intervenciones que entregan subsidios para la renovación de parque vehicular en garantizar el derecho humano a un ambiente sano, mediante la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos sin comprometer el bienestar de las futuras generaciones. Obsérvese que la relación temática indirecta entre la posición en el índice de movilidad urbana con el derecho humano a un ambiente sano no implica por sí mismo una recuperación de los aspectos relevantes para la medición de los objetivos, pues como el propio IMCO señala, el índice de movilidad urbana es un índice compuesto por siete subíndices (transporte seguro; accesibilidad y funcionamiento de la infraestructura urbana, contexto urbano; aire limpio; eficiencia y transparencia gubernamental; regulación y políticas públicas en

favor de la movilidad; y, economía dinámica y competitiva), de los cuales solamente uno se relaciona con el tema de medio ambiente (aire limpio), lo cual respalda el argumento de que a pesar de la existencia de una relación temática entre la movilidad y el medio ambiente, el índice de movilidad no es un indicador que retome los factores relevantes del objetivo planteado para medir el avance en su cumplimiento.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que los argumentos aclaratorios presentados por la entidad fiscalizada no desestiman los hallazgos en los que se sustenta la recomendación.

Adicionalmente, la entidad fiscalizada planteó una medida de atención, para la cual se propuso realizar tres actividades: 1) la *revisión de fichas MIR*; 2) la *revisión de fichas MIR Hacienda Pública para solicitud de cambios y apertura del Sistema Estatal de Gestión para Resultados (SEGR)*; y, 3) la *captura en SEGR*. De ellas, únicamente la primera cuenta con responsables, aunque las tres plazos adecuados para su realización, pues las dos primeras se reportan como realizadas.

Al respecto, la entidad fiscalizada planteó medios de verificación que se consideran pertinentes para dar cuenta de las tres actividades. El primero es la *propuesta de modificación de fichas MIR*, mientras que el segundo es el *acuse del oficio de Solicitud a la Secretaría de la Hacienda*. Ambos fueron entregados como evidencia de su realización. Por su parte, el tercero es la *ficha MIR que arroja el SEGR*, el cual es congruente con la actividad señalada, sin embargo, este Órgano Técnico verificará durante la etapa de seguimiento que las modificaciones se publiquen en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco”.

En relación a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

Sobre el desempeño de la Administración Pública Centralizada del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco en el cumplimiento del mandato de la regulación de la verificación vehicular

El artículo 4, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 15, fracción VII, párrafo primero, de la Constitución Política del Estado Jalisco, reconocen el derecho que cada persona tiene a desarrollarse en un medio ambiente sano, y establece la intervención del Estado para garantizarlo.

Asimismo, el artículo 7, fracción III, de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, dispone que corresponde a las entidades federativas prevenir y controlar la contaminación atmosférica generada por fuentes móviles, con excepción de las que son de competencia federal. Para ello, el artículo 112, fracción V, de la misma ley señala que las autoridades estatales deben establecer y operar sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación.

De acuerdo con el artículo 72, fracción VII, incisos a), d), f), g) y l) de la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LEEEPA) y el artículo 6, fracciones III y V del Reglamento de la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación

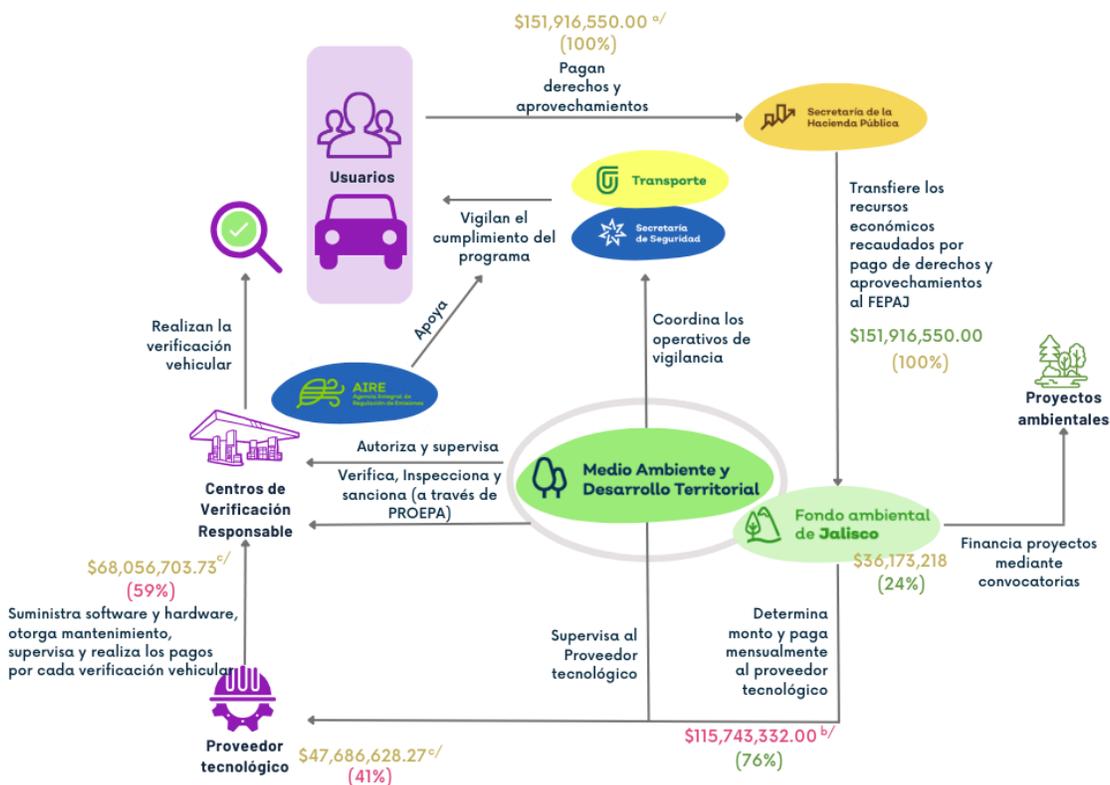
Vehicular en el estado de Jalisco (en lo sucesivo Reglamento de la LEEEPA), la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) es la dependencia encargada de establecer y conducir la política sobre la verificación vehicular; de emitir el programa de verificación vehicular; de planear la distribución de establecimientos de verificación vehicular; de certificar su factibilidad; de autorizar su instalación y de determinar su modificación, revocación, cesión o prórroga; de contratar, en coordinación con la Secretaría de Administración, el servicio para la implementación de tecnología para la verificación vehicular; de proponer, en coordinación con la Secretaría de la Hacienda Pública, el importe por la prestación de los servicios de verificación vehicular en el proyecto de la Ley de Ingresos de cada ejercicio fiscal; y, evaluar, en conjunto con la Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana, los aspectos financieros del Programa de Verificación Responsable y, en su caso, realizar los ajustes que sean necesarios y convenientes.

Por otra parte, los artículos 134 de la LEEEPA y 33, fracciones II y VIII, del Reglamento Interno de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial señalan que la SEMADET tiene atribuciones para evaluar y supervisar a las entidades y demás sujetos obligados o vinculados con la verificación vehicular. Además, de acuerdo con el artículo 40 del Reglamento de la LEEEPA, la SEMADET y la Procuraduría Estatal de Protección al Ambiente (Proepa), en el ámbito de sus competencias, pueden practicar visitas de verificación e inspección para comprobar las condiciones establecidas en las autorizaciones de operación de los Centros de Verificación Responsable, y en caso de incumplimiento, imponer las sanciones correspondientes de conformidad con el artículo 146 de la LEEEPA y los artículos 40 y 42 del Reglamento de la LEEEPA.

Por otro lado, según lo estipulado en el artículo 7 del Reglamento de la LEEEPA la SEMADET, la Secretaría de Seguridad del Estado (SSE) y la Secretaría de Transporte (SETRAN), en el ámbito de sus competencias, deben coordinarse para la implementación de operativos de vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable, y en su caso, aplicar medidas de seguridad y sanciones; y, de conformidad con los artículos 57 y 58, numeral 1, fracción I, y 117, numeral 1, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco la SSE y la SETRAN deben vigilar que todo vehículo que transite u ocupe la vía pública, porte el comprobante de verificación vehicular (con excepción de los vehículos exentos que se citan en el artículo 10 del Reglamento de la LEEEPA). Además, la SSE y la Policía Vial deben sancionar el incumplimiento de la verificación vehicular conforme a los procedimientos establecidos y al calendario oficial del Programa de Verificación Responsable, según lo establecen los artículos 58, numeral 1, fracción II; 60, numeral 1, fracciones V y VI, de la Ley de Movilidad; y, CUARTO transitorio del Acuerdo DIELAG ACU 010/2020 por medio del cual se reformaron los artículos 328 y 329 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

A partir de los dispositivos mencionados anteriormente, se integró el siguiente *Modelo de Regulación de la Verificación Vehicular en el Estado de Jalisco*:

Figura 02. Modelo de Regulación de la Verificación Vehicular en el Estado de Jalisco



Fuente: elaboración propia con base en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, el Reglamento de la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular, el Reglamento Interno de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial, la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco y el Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

a/ Para el ejercicio fiscal 2022 este monto corresponde únicamente al pago de derechos.

b/ Corresponde al monto del concepto de gasto "Servicios profesionales, científicos, técnicos y otros servicios".

c/ Montos calculados bajo el supuesto de que todos los pagos de derechos corresponden a verificaciones realizadas oportunamente y de que el Proveedor Tecnológico recibió 162.56 pesos por verificación realizada y el Centro de Verificación Responsable 232.00 pesos por verificación realizada.

El diagrama anterior es una representación sobre la interacción de los actores que intervienen en la política pública en materia de verificación vehicular en el estado de Jalisco; al centro se ubica la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) como la dependencia encargada de conducir la política del Programa de Verificación Responsable, de administrar el Fideicomiso del Fondo Estatal de Protección al Ambiente del Estado de Jalisco (FEPAJ), que prevé recursos para el financiamiento de proyectos ambientales y de ordenar el pago al Proveedor Tecnológico a través de dicho fideicomiso; en la parte superior derecha de la figura se encuentra la Secretaría de la Hacienda Pública, dependencia encargada de la recaudación del pago de derechos que realizan los usuarios por el servicio de verificación vehicular y de transferir estos recursos al FEPAJ.

En la parte inferior izquierda de la figura, se encuentra el Proveedor Tecnológico como responsable de pagar las pruebas de verificación vehicular a los Centros de Verificación Responsable (CVR) privados y CVR públicos, estos últimos operados por la Agencia Integral de Regulación de Emisiones (AIRE), para lo cual la SEMADET cuenta con la atribución de supervisar y vigilar la operación de ambos y, en su caso, de imponer sanciones a través de la Procuraduría Estatal para la Protección del Ambiente del Estado de Jalisco (PROEPA).

Por último, la SEMADET en conjunto con la Secretaría de Transporte (SETRAN), la Secretaría de Seguridad del Estado (SSE) y la Agencia Integral de Regulación de Emisiones, vigilan que los usuarios realicen la verificación vehicular de conformidad con los lineamientos del Programa de Verificación Responsable.

Para determinar en qué medida las dependencias del Gobierno de Jalisco cumplieron con su mandato de regulación de la verificación vehicular, se realizó un análisis sobre la pertinencia de su marco operativo y de su marco de resultados para orientar su gestión hacia desempeño; así como un análisis de la eficacia y eficiencia con la que se proveyeron los entregables *autorizaciones de líneas y establecimientos para la verificación vehicular emitidas; supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico realizada; e, inspección y vigilancia del cumplimiento de programas de verificación de emisiones contaminantes en vehículos automotores realizada.*

Recomendación 22-DAD-PR-007-101000-A-02

El artículo 4, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 15, fracción VII, párrafo primero, de la Constitución Política del Estado Jalisco, reconocen el derecho que cada persona tiene a desarrollarse en un medio ambiente sano, y establece la intervención del Estado para garantizarlo.

De acuerdo con el artículo 7, fracción III, de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, corresponde a las entidades federativas prevenir y controlar la contaminación atmosférica generada por fuentes móviles, con excepción de las que no sean de competencia federal. Para ello, el artículo 112, fracción V, de la misma Ley señala que las autoridades estatales deben establecer y operar sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación.

En el estado de Jalisco, la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) es la dependencia encargada de emitir el programa de verificación vehicular, de planear la distribución de establecimientos de verificación vehicular, de certificar su factibilidad, de autorizar su instalación, así como de determinar la modificación, revocación, cesión o prórroga de la autorización para su operación, de conformidad con el artículo 72, fracción VII, incisos e), f) y g) de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEEEPA).

Además, la SEMADET y la Proepa pueden practicar visitas de verificación e inspección a los Centros de Verificación Responsable para comprobar las condiciones establecidas en los dictámenes favorables y, en caso de incumplimiento, imponer las sanciones correspondientes conforme al artículo 40 del Reglamento de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular (Reglamento de la LEEEPA).

Por otro lado, el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco establece que la SEMADET, como dependencia del Gobierno del Estado, es responsable de planear, programar, evaluar y dar seguimiento a sus propias actividades. Además, de conformidad con el artículo 21 de la misma Ley, la programación corresponde a la fase en la que las dependencias desarrollan sus programas partiendo de objetivos estratégicos y metas, además de seleccionar a las unidades responsables de su ejecución.

Finalmente, el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC), establece que los entes públicos deben observar la Metodología de Marco Lógico (MML) a través de las Matrices de Indicadores para Resultados (MIR).

Con base en los criterios previamente descritos, se identificó el siguiente hallazgo:

Se determinó que el marco de resultados de la SEMADET relacionado con el entregable autorizaciones de líneas y establecimientos de verificación vehicular emitidas, vigente durante el ejercicio fiscal 2022, presentó deficiencias que le impidieron servir como un instrumento para orientar la gestión de la entidad fiscalizada hacia resultados debido a que: 1) los indicadores no son pertinentes para medir desempeño; 2) los métodos de cálculo no corresponden con los nombres de los indicadores; y, 3) las metas no permiten comunicar algún criterio de desempeño. Además, se identificó que la razón de líneas de verificación vehicular autorizadas respecto de las necesarias disminuyó anualmente en 7.99% durante el periodo 2020-2022, mientras que la cantidad de vehículos obligados a verificar se incrementó en promedio a una tasa de 555.80% anual durante el mismo periodo, como consecuencia de las modificaciones realizadas al Programa de Verificación Responsable sobre los tipos de vehículos y áreas de cobertura obligatoria. Por último, se determinó que la cantidad de Centros de Verificación Responsable (CVR) en construcción y la cantidad de autorizaciones aumentaron en promedio 335.89% y 87.08% respectivamente; sin embargo el promedio de visitas de supervisión de obra de CVR no aumentó en la misma proporción, pues tuvo un incremento promedio anual de 60.59%, es decir, el promedio de visitas de supervisión pasó de 1 a 2.58 por CVR en construcción.

Se revisaron las siete Matrices de Indicadores para Resultados (MIR) y las Fichas Técnicas de Indicadores de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) registradas en el Sistema de Indicadores del Desempeño (SID) de la Secretaría de la Hacienda Pública. Al respecto, se identificó que el Programa Presupuestal 323 "Gestión de la Calidad del Aire" del ejercicio fiscal 2022 contó con dos objetivos e indicadores de nivel actividad relacionados con las *autorizaciones de líneas y establecimientos de verificación vehicular*, los cuales se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 34. Marco de resultados relacionados con el entregable *autorizaciones de líneas y establecimientos de verificación vehicular*, para el ejercicio fiscal 2022

Nivel / Objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Meta Valor	Meta Institucional
Actividad (E1-04) Autorización de líneas privadas de verificación responsable.	Total de autorizaciones de líneas de verificación responsables realizadas.	(Número de autorizaciones realizado/Número de autorizaciones Programado)*100	32 Autorizaciones	100%
Actividad (E2-06) Emisión de Actas de visita final para la Operación de Centros de Verificación Responsable realizadas para el Programa de Verificación Vehicular.	Total de actas de visita realizadas para la operación de Centros de Verificación Responsable.	(Actas de visita realizadas realizado/Actas de visita realizadas programado)*100	35 Actas	100%

Fuente: elaboración propia con base en la MIR y las Fichas Técnicas de Indicadores del Programa Presupuestario 323 "Gestión de la Calidad del Aire" de la SEMADET, registrado en el Sistema de Indicadores del Desempeño (SID), correspondiente al ejercicio fiscal 2022.

Los resultados de la aplicación de la rúbrica para la valoración del marco de resultados del entregable *autorizaciones de líneas y establecimientos de verificación vehicular* se resumen en la tabla que se presenta a continuación:

Tabla 35. Resumen de valoración del marco de resultados relacionado con el entregable *autorizaciones de líneas y establecimientos de verificación vehicular*, para el ejercicio 2022

Dimensión / Pregunta de valoración	Nivel de los objetivos e indicadores en la MIR del PP 323	
	Actividad E1-04	Actividad E2-06
Objetivos 1.1 ¿La sintaxis en la redacción del objetivo corresponde con la de su nivel en la MIR?	Sí	Sí
Objetivos 1.2 ¿La redacción del objetivo permite inferir al menos un indicador para su medición?	Sí	Sí
Indicadores 2.1 ¿Del nombre del indicador se deduce una relación entre dos variables?	No	No
Indicadores 2.2 ¿El nombre del indicador recupera los aspectos relevantes del objetivo?	Sí	Sí

Indicadores 2.3 ¿Las variables empleadas en el método de cálculo y su relación son congruentes con las variables que se deducen del nombre del indicador?	No	No
Metas 3.1 ¿La meta se expresa en los mismos términos que el nombre del indicador?	Sí	Sí
Metas 3.2 ¿La meta comunica un criterio de desempeño?	No	No

Fuente: elaboración propia con base en la valoración de congruencia realizada a partir de la “Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados” y en el “Manual para el diseño y la construcción de indicadores”, ambos emitidos por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL).

De acuerdo con la tabla anterior, las actividades *E1-04 Autorización de líneas privadas de verificación responsable* y *E2-06 Emisión de Actas de visita final para la Operación de Centros de Verificación Responsable realizadas para el Programa de Verificación Vehicular* cumplen con la sintaxis sugerida para su nivel en la MIR al describir una acción para la provisión de un entregable. Sin embargo, los indicadores presentan deficiencias ya que sus nombres no permiten deducir una relación entre dos variables (preguntas 2.1 y 2.3), debido a que estos se refieren al total de autorizaciones de líneas de verificación responsables realizadas y al total de actas realizadas, respectivamente; lo cual no expresa una relación congruente entre variables, sino que se tratan en sí mismas de variables. Estas deficiencias impiden que los indicadores sirvan como un instrumento para definir los avances esperados en la gestión, y conduce a otras inconsistencias en el seguimiento, como la superación de una meta que no necesariamente describe un resultado atribuible a la gestión del ente auditado.

Por otra parte, las metas valor de los indicadores analizados son congruentes con los nombres de los indicadores (pregunta 3.1); sin embargo, dichas metas no comunican un criterio de desempeño en tanto que los métodos de cálculo de los indicadores relacionan valores realizados entre programados, lo que da como resultado los avances de las variables. Por lo tanto, el marco de resultados para el entregable *autorizaciones de líneas y establecimientos de verificación vehicular* no resultó ser un instrumento válido para orientar la gestión hacia el cumplimiento de objetivos y metas.

En resumen, aunque los objetivos cuentan con una redacción adecuada para el nivel actividad en una MIR, los indicadores presentan deficiencias pues estos no son propiamente indicadores, sino variables, y el método de cálculo no corresponde con el nombre del indicador; además, las metas no permiten comunicar criterio alguno de desempeño. Por lo tanto, el marco de resultados de la entidad fiscalizada con relación al entregable *autorizaciones de líneas y establecimientos de verificación vehicular* no resultó pertinente para monitorear y evaluar los resultados en su provisión.

Por otra parte, se solicitó a la entidad fiscalizada la metodología utilizada para determinar la cantidad de líneas de verificación vehicular que se debían autorizar para la implementación del Programa de Verificación Responsable. Como respuesta a ello, la SEMADET informó que la metodología empleada fue la prevista en el documento denominado *Cálculo de distribución y clasificación de líneas de verificación vehicular para el Estado de Jalisco*. De acuerdo con este documento, para realizar este cálculo primero se determinó la capacidad de las líneas para

realizar verificaciones considerando la siguiente fórmula:

Tabla 36. Fórmula para la determinación de la capacidad de verificaciones vehiculares por línea

$CVV_i = FU_i * VH_i * HL_i * DL_i$
<i>Donde:</i>
<i>CVV = Capacidad de verificaciones vehiculares.</i>
<i>FU = Factor de utilización 0.75, que corresponde a un factor de 75%.</i>
<i>VH = Verificaciones por hora, 7.5 verificaciones por hora para los vehículos con modelo 2005 y anteriores; 5 verificaciones por hora para vehículos con modelo 2006 y posteriores³, y 4 verificaciones por hora para vehículos diésel.</i>
<i>HL = Cantidad de horas laboradas por jornada = 12 horas por jornada laboral.</i>
<i>DL = Cantidad de días laborados por año = 313 días por año.</i>
<i>i = año de referencia (2020, 2021 o 2022).</i>

Fuente: elaboración propia con base en el documento *Cálculo de distribución y clasificación de líneas de verificación vehicular para el Estado de Jalisco*, 2019, de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial de Jalisco.

Una vez sustituidos los valores en la fórmula, se obtuvo que la capacidad anual de cada línea de verificación vehicular para atender vehículos modelo 2005 y anteriores fue de 21 128 verificaciones por año, para vehículos modelo 2006 y posteriores fue de 14 085 verificaciones anuales y para vehículos diésel fue de 11 268 verificaciones por año. Posteriormente, para determinar la cantidad de líneas de verificación vehicular necesarias, se requirió conocer del Padrón vehicular del Estado de Jalisco la cantidad de vehículos sujetos a ser verificados por tipo de combustible (gasolina, gas, gas LP y diésel) y por su municipio de registro, y se excluyeron aquellos vehículos que se exentaron de realizar la verificación vehicular: las motocicletas, los vehículos que operan fuera de carretera (maquinaria agrícola y de la construcción, grúas, montacargas y vehículos utilizados para la diversión y esparcimiento), remolques, vehículos que no cuentan con motores de combustión interna (vehículos eléctricos) e híbridos.

Además, es importante considerar que durante el periodo 2020 a 2022, el Programa de Verificación Responsable tuvo modificaciones respecto a la categoría de vehículos sujetos a verificar y a los municipios donde el programa sería obligatorio, lo que implicó que la cantidad de vehículos obligados a verificar fueran diferentes en distintos momentos de este periodo. En la siguiente tabla se presentan de manera cronológica los programas emitidos, así como sus principales modificaciones con respecto a la cobertura geográfica y las especificaciones de los vehículos obligados a verificar.

³ Para vehículos modelo 2005 y anteriores el tiempo de prueba corresponde a 8 minutos, para los vehículos modelo 2006 y posteriores el valor corresponde a 5 verificaciones por hora toda vez que el tiempo de prueba de emisiones más la prueba OBD (*On-Board Diagnostics*) es de 12 minutos y para los vehículos diésel el tiempo de prueba corresponde a 15 minutos de acuerdo con el documento *Cálculo de distribución y clasificación de líneas de verificación vehicular para el Estado de Jalisco* y la información proporcionada por la SEMADET.

Tabla 37. Resumen de los lineamientos del Programa de Verificación Responsable emitidos durante el periodo 2020-2022 y las modificaciones realizadas al tipo de vehículos sujetos a verificar y las áreas de cobertura obligatoria

Fecha de publicación del documento (número de acuerdo entre paréntesis)	Nombre del Acuerdo	Vehículos obligados	Áreas de cobertura obligatoria ^{1/}	Vigencia ^{2/}	Comentarios
29 de octubre de 2020 (ACU-SEMAD ET-001/2020)	Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable", para vehículos de uso intensivo en su modalidad taxis y vehículos de plataformas.	Vehículos de uso intensivo en sus modalidades de taxi y plataforma ^{3/} .	Área Metropolitana de Guadalajara. ^{4/}	Del 30 de octubre de 2020 al 30 de junio de 2021.	Primer Calendario Oficial de Verificación Vehicular. Se establece una periodicidad semestral de verificación para los vehículos de uso intensivo.
31 de diciembre de 2020 (ACU-SEMAD ET-005/2020)	Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco "Verificación Responsable", para vehículos de combustible diésel y los vehículos de uso oficial estatal y municipal independientemente de su tipo de combustible, que circulen en el Área Metropolitana de Guadalajara.	Vehículos de combustible diésel y vehículos de uso oficial estatal y municipal, independientemente de su tipo de combustible.	Área Metropolitana de Guadalajara.	Del 01 de enero de 2021 al 30 de junio de 2021.	Segundo Calendario Oficial de Verificación Vehicular
04 de marzo de 2021 (ACU/SEMAD ET/007/2021)	Acuerdo del Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable", para vehículos de combustible diésel y los vehículos de uso Oficial Estatal y Municipal independientemente de su tipo de combustible, que circulen en el Área Metropolitana de	Vehículos de combustible diésel y vehículos de uso oficial estatal y municipal, independientemente de su tipo de combustible.	Área Metropolitana de Guadalajara.	Del 04 de marzo al 30 de junio de 2021.	Tercer Calendario Oficial de Verificación Vehicular Se modificó el Calendario Oficial de Verificación para extender un mes (hasta marzo) el plazo de verificación de los vehículos diésel y oficiales con terminación de placa 1, 2, 3 y 4, cuyo plazo original fue el primer bimestre del año. (enero-febrero).

Fecha de publicación del documento (número de acuerdo entre paréntesis)	Nombre del Acuerdo	Vehículos obligados	Áreas de cobertura obligatoria ^{1/}	Vigencia ^{2/}	Comentarios
	Guadalajara publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" de fecha 31 treinta y uno de diciembre de 2020 dos mil veinte.				
04 de marzo de 2021 ACU/SEMAD ET/008/2021)	Acuerdo del Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable", para vehículos de uso intensivo en su modalidad taxi y vehículos de plataformas, publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" de fecha 29 veintinueve de octubre de 2020 dos mil veinte.	Vehículos de uso intensivo en sus modalidades de taxi y plataforma.	Área Metropolitana de Guadalajara.	Del 04 de marzo al 30 de junio de 2021.	Tercer Calendario Oficial de Verificación Vehicular Se modificó el Calendario Oficial de Verificación para extender el plazo para realizar la verificación de los vehículos de uso intensivo en su modalidad taxi y plataforma con terminación de placas 1, 2, 3 y 4 hasta marzo, cuyo plazo original era el bimestre de noviembre-diciembre para placas con terminación 1 y 2; y bimestre de enero-febrero para placas con terminación 3 y 4.
10 de julio de 2021 (ACU-SEMAD ET-009/2021)	Acuerdo por el que se emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable".	Vehículos de uso intensivo y particulares.	Área Metropolitana de Guadalajara.	Del 01 de agosto de 2021 hasta la entrada en vigor del posterior Programa.	Cuarto Calendario Oficial de Verificación Vehicular Se estableció la frecuencia de verificación vehicular: los vehículos de uso intensivo quedaron sujetos a una periodicidad semestral y los vehículos de uso particular a una periodicidad anual.

Fecha de publicación del documento (número de acuerdo entre paréntesis)	Nombre del Acuerdo	Vehículos obligados	Áreas de cobertura obligatoria ^{1/}	Vigencia ^{2/}	Comentarios
31 de julio de 2021 (ACU/SEMAD ET/000/2021)	Acuerdo del Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo del Ciudadano Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial del Estado de Jalisco, por el que emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable", publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" de fecha 10 diez de julio de 2021 dos mil veintiuno.	Vehículos de uso intensivo y particulares ^{5/} .	Área Metropolitana de Guadalajara.	Del 01 de agosto de 2021 hasta la entrada en vigor del posterior Programa.	Cuarto Calendario Oficial de Verificación Vehicular Se agregaron definiciones sobre los vehículos con placas de automóvil clásico o antiguo, con permiso provisional de circulación, con placas de circulación foráneas, con placas y permisos de jurisdicción federal, vehículos de uso intensivo, eléctricos, exentos, de estancia permanente y temporal e híbridos.
28 de septiembre de 2021 (ACU/SEMAD ET/011/2021)	Acuerdo el Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo del Ciudadano Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial del Estado de Jalisco, por el que emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable", publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" de fecha 10 diez de julio de 2021 dos mil veintiuno y su Modificación publicada el 31 de julio de 2021.	Vehículos intensivos y particulares.	Área Metropolitana de Guadalajara. Chapala, Atotonilco el Alto, Degollado, Ocotlán, Jamay, Tototlán, Zapotlán del Rey, Poncitlán, La Barca y Ayotlán.	Del 01 de agosto de 2021 hasta la entrada en vigor del posterior Programa.	Cuarto Calendario Oficial de Verificación Vehicular Se añadieron 10 municipios al área de cobertura del programa. La obligatoriedad de verificar los vehículos de los municipios de Chapala, Atotonilco el Alto, Degollado, Ocotlán, Jamay, Tototlán, Zapotlán del Rey, Poncitlán, La Barca y Ayotlán únicamente aplicó para los vehículos que utilizarán como combustible gasolina, gas LP y gas natural.

Fecha de publicación del documento (número de acuerdo entre paréntesis)	Nombre del Acuerdo	Vehículos obligados	Áreas de cobertura obligatoria ^{1/}	Vigencia ^{2/}	Comentarios
<p>01 de abril de 2022 (ACU/SEMAD ET/001/2022)</p>	<p>Acuerdo el Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo del Ciudadano Secretario de Medio Ambiente Y Desarrollo Territorial del Estado de Jalisco, por el que emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable", publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" de fecha 10 diez de julio de 2021 dos mil veintiuno y su Modificación publicada el 31 de julio de 2021.</p>	<p>Vehículos intensivos y particulares.</p>	<p>Área Metropolitana de Guadalajara.</p> <p>Chapala, Atotonilco el Alto, Degollado, Ocotlán, Jamay, Tototlán, Zapotlán del Rey, Poncitlán, La Barca y Ayotlán.</p> <p>Puerto Vallarta, Cabo Corrientes, Atenguillo, Guachinango, Mascota, Talpa de Allende, Mixtlán, San Sebastián del Oeste, Acatic, Cañadas de Obregón, Jesús María, San Ignacio Cerro Gordo, San Miguel El Alto, Valle de Guadalupe, Arandas, Jalostotitlán, Mexxicacán, San Julián, Tepatitlán de Morelos y Yahualica de González Gallo.</p>	<p>Del 01 de agosto de 2021 hasta la entrada en vigor del posterior Programa.</p>	<p>Cuarto Calendario Oficial de Verificación Vehicular</p> <p>Se añadieron 20 municipios al área de cobertura del programa: Puerto Vallarta, Cabo Corrientes, Atenguillo, Guachinango, Mascota, Talpa de Allende, Mixtlán, San Sebastián del Oeste, Acatic, Cañadas de Obregón, Jesús María, San Ignacio Cerro Gordo, San Miguel El Alto, Valle de Guadalupe, Arandas, Jalostotitlán, Mexxicacán, San Julián, Tepatitlán de Morelos y Yahualica de González Gallo.</p>

Fecha de publicación del documento (número de acuerdo entre paréntesis)	Nombre del Acuerdo	Vehículos obligados	Áreas de cobertura obligatoria ^{1/}	Vigencia ^{2/}	Comentarios
11 de junio de 2022 (ACU/SEMAD ET/003/2022)	Acuerdo del Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo del Ciudadano Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial del Estado de Jalisco, por el que emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable", publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" de fecha 10 diez de julio de 2021 dos mil veintiuno.	Vehículos intensivos y particulares.	Vehículos que circulen en áreas o zonas metropolitanas y municipios con una población mayor a 100 mil habitantes que cuenten con un Centro de Verificación Responsable ^{5/} .	Del 01 de agosto de 2021 hasta la entrada en vigor del posterior Programa.	Quinto Calendario Oficial de Verificación Vehicular Se modificó el área de cobertura del programa para que su exigibilidad estuviera en función de la capacidad instalada en los municipios para realizar verificaciones vehiculares. Se modificó el Calendario Oficial de Verificaciones para los vehículos intensivos en el sentido de homologarlo con el calendario de los vehículos particulares.
10 de septiembre de 2022 (ACU/SEMAD ET/008/2022)	Acuerdo del Secretario del Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual modifica su diverso a través del cual emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable".	Vehículos intensivos y particulares.	Vehículos que circulen en áreas o zonas metropolitanas y municipios con una población mayor a 100 mil habitantes que cuenten con un Centro de Verificación Responsable ^{5/} .	Del 01 de agosto de 2021 hasta la entrada en vigor del posterior Programa.	Quinto Calendario Oficial de Verificación Vehicular Se modificó el formato del Calendario Oficial de Verificaciones para los vehículos de uso intensivo y particulares.
31 de diciembre de 2022 (ACU/SEMAD ET/012/2022)	Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco "Verificación Responsable"	Vehículos particulares y oficiales.	Vehículos que circulen en Áreas Metropolitanas de: Guadalajara, Interestatal de Puerto Vallarta, de Ocotlán y del Sur y municipios con una población mayor a 100 mil habitantes	Del 1 de enero de 2023 hasta la entrada en vigor de lineamientos posteriores.	Sexto Calendario Oficial de Verificación Vehicular Se modifica la periodicidad de verificación vehicular de los vehículos intensivos para establecer una frecuencia anual.

Fecha de publicación del documento (número de acuerdo entre paréntesis)	Nombre del Acuerdo	Vehículos obligados	Áreas de cobertura obligatoria ^{1/}	Vigencia ^{2/}	Comentarios
			que cuenten con un Centro de Verificación Responsable ^{5/} .		

Fuente: elaboración propia con base en los Acuerdos referidos en la tabla.

1/ El área de cobertura obligatoria del programa se refiere a los vehículos que se encuentren registrados en los municipios establecidos y a aquellos vehículos que a pesar de no estar registrados en las áreas geográficas establecidas, circulen de manera frecuente en estas.

2/ Se refiere al plazo establecido en los Acuerdos al momento de su publicación o posteriormente mediante la publicación de nuevos acuerdos o modificaciones.

3/ Se exentan de la verificación aquellos incluidos en el artículo 10 del Reglamento de la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y la Protección del Ambiente en materia de Verificación Vehicular que en el año 2020 contemplaba los siguientes vehículos: I. Vehículos híbridos; II. Vehículos eléctricos; III. Vehículos acuáticos; IV. Locomotoras; V. Remolques; VI. Maquinaria industrial, agrícola, de construcción y minera que opera fuera de vías o carreteras; VII. Motocicletas; VIII. Vehículos con Pase de Estancia Temporal en los términos del presente Reglamento; IX. Vehículos con placas de demostración o permiso provisional de circulación; y X. Otros vehículos que así se consideren en las disposiciones legales o reglamentarias, cuando se justifique que no se genera un perjuicio al medio ambiente y para la salud de las personas.

4/ Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán, El Salto y Zapotlanejo.

5/ Durante el año 2022 se encontraban en operaciones Centros de Verificación Responsable en el Área Metropolitana de Guadalajara (El Salto, Guadalajara, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, Tonalá, Zapopan y Zapotlanejo), Área Metropolitana interestatal de Puerto Vallarta (Puerto Vallarta), Área Metropolitana de Ocotlán (Ocotlán, Jamay y Poncitlán), Área Metropolitana del Sur (Zapotlán el Grande, Gómez Farias y Zapotiltic) y Tepatlilán.

A partir de los documentos previamente mencionados, en los que se establecieron los municipios de cobertura y los tipos de vehículos obligados, este Órgano Técnico estimó, con base en los criterios definidos por la entidad fiscalizada, la cantidad de vehículos sujetos a realizar la verificación vehicular para cada ejercicio fiscal. Los valores se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 38. Estimación de vehículos obligados a realizar la verificación de emisiones contaminantes para el periodo 2020-2022

Variables	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de vehículos de gasolina, gas y gas LP del padrón obligados a verificar (A)	69 428	1 470 081	2 945 364	551.33%
Total de vehículos de gasolina, gas natural comprimido y gas LP del padrón vehicular (B)	3 274 838	3 403 439	3 511 964	3.56%

Porcentaje de vehículos de gasolina, gas natural comprimido y gas LP obligados a verificar respecto al padrón vehicular $C = (A/B) \times 100$	2.12	43.19	83.87	528.96%
Cantidad de vehículos diésel del padrón obligados a verificar (D)	46	71 301	42 515	2 940.13%
Total de vehículos del padrón vehicular susceptibles de verificación (E)	79 583	86 347	92 011	7.53%
Porcentaje de vehículos obligados respecto al padrón vehicular $F = (D/E) \times 100$	0.06	82.57	46.21	2727.37%
Total de vehículos obligados a verificar ^{2/} $G = A + DD$	69 474	1 541 382	2 987 879	555.80%

Fuente: elaboración propia con base en el Padrón Vehicular del Estado de Jalisco proporcionado por la Secretaría de Hacienda Pública para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:

$$TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100; \text{ donde } t = (2022 - 2020) = 2.$$

2/ La estimación de los vehículos obligados a verificar se realizó a partir de los vehículos registrados en el Padrón Vehicular del Estado de Jalisco de la Secretaría de la Hacienda Pública para el periodo 2020-2022 y con base en criterios establecidos en los Programas de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco emitidos por la SEMADET tales como: tipo de uso del vehículo, tipo de combustible del vehículo, modalidad del vehículo, municipio de registro del vehículo y su último dígito de placa.

Para el caso de los vehículos de uso intensivo en su modalidad de taxis y plataforma, se contabilizaron únicamente aquellos vehículos que estuvieron registrados con los tipos de uso: "Colectivo", "Pasaje", "Taxi", "Transporte de pasajeros", "Transporte de vehículos" y "Transporte en general", y que además se registraron con la modalidad de: "Particular", "Servicio de pasajeros (Público)" y "Servicio público local de sitio (Individual)". Estos vehículos sólo incluyen a aquellos de tipo: "Coupé", "Hard Top", "Hatch Back", "Minivan", "Panel", "Sedan", "Sport", "Vagoneta" y "Van".

En el caso de los vehículos de uso oficial se contabilizaron aquellos vehículos registrados bajo la modalidad "Oficial estatal" y "Oficial municipal".

Posteriormente, se contabilizaron los vehículos intensivos cuyas modalidades se encontraban registradas como: "Servicio de carga", "Servicio de pasajeros (público)", "Servicio escolar", "Servicio público local con itinerario fijo (colectivos)", "Servicio público local de carga", "Servicio público local de sitio (individual)", "Servicio público local sin itinerario fijo (individual)" y "Particulares"; y se excluyeron aquellos vehículos cuyo tipo de uso correspondiera a: "Particular" y "Uso de casa habitación", "Ambulancia", "Bombero", "Otros", "Rescate", "Patrulla" y "Varios".

Finalmente, se contabilizaron como vehículos particulares a aquellos vehículos registrados con modalidad y tipo de uso "Particular" y cuya clase de vehículo correspondiera a "Automóvil".

Asimismo, se excluyeron del padrón vehicular los clasificados como: motocicletas, vehículos híbridos, vehículos eléctricos, vehículos que no usan combustible, otros vehículos, así como los vehículos del año y un año posterior al año de reporte del Padrón vehicular.

Para determinar la cantidad de líneas de verificación necesarias para atender los vehículos obligados en cada ejercicio fiscal, este Órgano Técnico utilizó la siguiente fórmula que se sustenta en los propios criterios empleados por SEMADET:

Tabla 39. Fórmula para determinar el número de líneas de verificación necesarias de acuerdo con el padrón vehicular del estado

$$TLVN_i = [(VPG_{\leq 2005i} * FR * FA) / CVV_i] + [(VPG_{\Rightarrow 2006i} * FR * FA) / CVV_i] + [(VIG_{\leq 2005i} * FR * FS) / CVV_i] + [(VIG_{\Rightarrow 2006i} * FR * FS) / CVV_i] + [(VPD_i * FR * FA) / CVV_i] + (VID_i * FR * FS) / CVV_i]$$

Donde:

$TLVN$ = Total de líneas de verificación vehicular necesarias.

$VPG_{\leq 2005}$ = Cantidad de vehículos particulares de gasolina, gas natural comprimido y gas LP modelo 2005 o anteriores.

$VPG_{\Rightarrow 2006}$ = Cantidad de vehículos particulares de gasolina, gas natural comprimido y gas LP modelo 2006 o posteriores.

$VIG_{\leq 2005}$ = Cantidad de vehículos de uso intensivo de gasolina, gas natural comprimido y gas LP modelo 2005 o anteriores.

$VIG_{\Rightarrow 2006}$ = Cantidad de vehículos de uso intensivo de gasolina, gas natural comprimido y gas LP modelo 2006 o posteriores.

VPD = Cantidad de vehículos particulares que usan diésel.

VID = Cantidad de vehículos de uso intensivo que usan diésel.

FR = Factor de rechazo de 1.30.^{a/}

FA = Frecuencia anual (equivalente a 1).

FS = Frecuencia semestral (equivalente a 2).^{c/}

i = Año de análisis del padrón vehicular.

CVV = Capacidad de verificación vehicular por línea.

Fuente: elaboración propia con base en el documento *Cálculo de distribución y clasificación de líneas de verificación vehicular para el Estado de Jalisco 2019*, de SEMADET, e información proporcionada por la entidad fiscalizada

a/ Se refiere a los vehículos que podrían obtener un certificado no aprobatorio y, en consecuencia, deberían volver a verificar dentro del plazo establecido en el Reglamento de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico para la Protección del Ambiente. Por lo que la cantidad de vehículos debe ser multiplicada por un factor de 1.3.

b/ Durante los años 2021 y 2022 la verificación vehicular para los vehículos particulares fue obligatoria una vez por año.

c/ Para el periodo 2020-2022 la verificación vehicular para los vehículos intensivos fue obligatoria dos veces por año.

Los resultados de los cálculos realizados por este Órgano Técnico sobre la cantidad de líneas de verificación necesarias para la implementación del programa se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 40. Cálculo de las líneas de verificación vehicular necesarias para la implementación del Programa de Verificación Responsable con base en los criterios normativos establecidos por SEMADET

Variables	2020 ^{al}	2021	2022	TMVA ^{1/}
Líneas de verificación necesarias para vehículos de gasolina, gas natural comprimido y gas LP modelo 2005 y anteriores	25.68	116.12	169.78	157.13%
Cantidad de vehículos de uso particular <i>VPG</i> _{<=2005}	0	237 710	685 329	188.30%
Cantidad de vehículos de uso intensivos <i>VIG</i> _{<=2005}	69 333	824 761	1 036 945	286.73%
Capacidad de verificación vehicular por línea <i>CVV</i>	3 510 ^{b/}	21 128	21 128	145.34%
Líneas de verificación necesarias para vehículos de gasolina, gas natural comprimido y gas LP modelo 2006 y posteriores	0.11	41.12	120.79	3 282.85
Cantidad de vehículos de uso particular <i>VPG</i> _{=>2006}	0	369 714	1 137 422	207.65%
Cantidad de vehículos de uso intensivos <i>VIG</i> _{=>2006}	95	37 896	85 668	2 902.95%
Capacidad de verificación vehicular por línea <i>CVV</i>	2 340 ^{b/}	14 085	14 085	145.34%
Líneas de verificación necesarias para vehículos de diésel	0.06	12.27	9.32	1 107.67%
Cantidad de vehículos diésel de uso particular <i>VPD</i>	0	36 214	4 264	-88.23%
Cantidad de vehículos diésel de uso intensivos <i>VID</i>	46	35 087	38 251	2 783.65%
Capacidad de verificación vehicular por línea <i>CV</i>	1 872 ^{b/}	11 268	11 268	145.34%

Variables	2020 ^{a/}	2021	2022	TMVA ^{1/}
Total de líneas de verificación vehicular necesarias <i>TLVN</i> ^{2/}	27	171	301	240.62%

Fuente: elaboración propia con base en el documento denominado “Cálculo de distribución y clasificación de líneas de verificación vehicular para el Estado de Jalisco” proporcionado por la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial, información del OFICIO SEMADET/No. 1374/2023 y la información del Padrón Vehicular del Estado de Jalisco proporcionado por la Secretaría de la Hacienda Pública para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

2/ El total de líneas de verificación necesarias se obtuvo a partir de la suma de las líneas de verificación que atienden a vehículos de gasolina, gas y gas LP y su redondeo al valor entero siguiente más el valor entero siguiente de las líneas de verificación de vehículos diésel.

a/ Se consideró una verificación anual para los vehículos obligados (taxis y de plataformas) pues el Programa de Verificación Responsable del año 2020 únicamente operó en el último bimestre del año.

b/ Se calculó la capacidad de verificación vehicular para los 52 días laborales de los meses de noviembre y diciembre del año 2020.

En la siguiente tabla se presenta la cantidad de líneas autorizadas por la SEMADET, durante el periodo 2020-2022, para proveer el servicio de verificación vehicular por tipo de combustible de los vehículos que atienden (gasolina, gas natural comprimido, gas LP y diésel) y su esquema de operación (público⁴ o privado).

Tabla 41. Líneas de verificación vehicular públicas y privadas autorizadas por la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial para la operación del Programa de Verificación Responsable durante el periodo 2020-2022

Total de líneas de verificación autorizadas por tipo de combustible de los vehículos que atienden (Por esquema de operación)	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Total de líneas tipo 1 (gasolina, gas natural comprimido y gas LP) autorizadas	2	14	48	389.90%
Públicas	2	2	2	0.00%
Privadas	0	12	46	383.33% ^{a/}
Total de líneas duales (gasolina gas natural comprimido, gas LP y diésel) autorizadas	3 ^{b/}	5	13	108.17%
Públicas	3 ^{b/}	3 ^{b/}	3 ^{b/}	0.00%
Privadas	0	2	10	400.00% ^{a/}

⁴ Las líneas de verificación vehicular que operan bajo el esquema público son aquellas a cargo del Organismo Público Descentralizado denominado Agencia Integral de Regulación de Emisiones (AIRE).

Total de líneas de verificación autorizadas por tipo de combustible de los vehículos que atienden (Por esquema de operación)	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Total de líneas tipo 2 (diésel) autorizadas	0	0	2 ^{c/}	N.A
Públicas	0	0	2 ^{c/}	N.A
Privadas	0	0	0	N.A
Total General	5	19	63	254.96%

Fuente: elaboración propia con base en la información sobre las autorizaciones de líneas de verificación vehicular proporcionada por la SEMADET para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

a/ El valor corresponde a la Tasa de Variación Anual (TVA) entre los años 2021 y 2022 que se calculó usando la siguiente fórmula: $TCA = [(Valor\ final - Valor\ inicial) - 1] \times 100$.

b/ Dos líneas fijas y una línea móvil de verificación.

c/ Corresponden a líneas móviles de verificación.

Después de revisar las MIR de los programas presupuestarios a cargo de la SEMADET se determinó que no se definieron indicadores para medir el desempeño respecto de la *autorización de líneas y establecimientos de verificación vehicular*. Por lo tanto, con la finalidad de tener una aproximación de la eficacia con la que se proveyó dicho entregable se comparó la cantidad de líneas de verificación vehicular autorizadas por la SEMADET con la cantidad de líneas de verificación vehicular necesarias de acuerdo con los criterios establecidos por la misma dependencia. Para ello se utilizó el siguiente indicador:

$$RLVAei = (LVASei / LVNei)$$

Donde:

$RLVAei$ = Razón de líneas de verificación autorizadas por la SEMADET con respecto a las necesarias por tipo de combustible e durante el ejercicio fiscal i .

$LVASei$ = Líneas de verificación vehicular autorizadas por la SEMADET por tipo de combustible e durante el ejercicio fiscal i .

$LVNei$ = Líneas de verificación vehicular necesarias para atender a los vehículos obligados a verificar por tipo de combustible e durante el ejercicio fiscal i .

e = Tipo de combustible: Gasolina, gas natural comprimido (GNC), gas LP o diésel.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

En la tabla que se presenta a continuación se indican los resultados de la razón de líneas de verificación autorizadas por la SEMADET respecto a las necesarias para atender a los vehículos obligados a verificar para los años 2020, 2021 y 2022, diferenciados por tipo de combustible.

Tabla 42. Razón de líneas de verificación autorizadas por la SEMADET respecto de las necesarias con los criterios establecidos por dicha dependencia para el periodo 2020-2022

Variables / Indicador	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de líneas de verificación vehicular autorizadas <i>LVAS</i>	8 ^{a/}	22 ^{b/}	76 ^{c/}	208.22%
Gasolina, GNC y gas LP	5	17	61	249.28%
Diésel	3	5	15	123.61%
Cantidad de líneas de verificación vehicular necesarias <i>LVN</i>	27	171	301	234.99%
Gasolina, GNC y gas LP	26	158	291	234.55%
Diésel	1 ^{d/}	13	10	216.23%
Razón de líneas de verificación vehicular autorizadas que atienden a todos los vehículos del estado con respecto a las necesarias <i>RVLA = (LVAS / LVN)</i>	0.30	0.13	0.25	-7.99%
Gasolina, GNC y gas LP	0.19	0.11	0.21	4.40%
Diésel	3.00	0.38	1.5	-29.29%

Fuente: elaboración propia con base en la información sobre las autorizaciones de líneas de verificación vehicular para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022, el documento denominado "Cálculo de distribución y clasificación de líneas de verificación vehicular para el Estado de Jalisco" proporcionados por la SEMADET I.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:

$$TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100; \text{ donde } t = (2022 - 2020) = 2.$$

a/ En el año 2020, se contó con un total de 5 líneas de verificación vehicular autorizadas, de las cuales 2 líneas de verificación vehicular son para vehículos de gasolina, GNC y gas LP y 3 líneas duales de verificación vehicular que atienden a dichos vehículos y también a vehículos diésel.

b/ En el año 2021, se contó con un total de 19 líneas de verificación autorizadas, de las cuales 14 líneas de verificación vehicular son para vehículos de gasolina, GNC y gas LP y 5 líneas duales de verificación vehicular que atienden a dichos vehículos y también a vehículos diésel.

c/ En el año 2022, se contó con un total de 63 de líneas de verificación vehicular autorizadas, de las cuales 48 líneas de verificación vehicular son para vehículos de gasolina, GNC y gas LP, 2 líneas de verificación vehicular para vehículos diésel y 13 líneas duales de verificación vehicular que atienden a ambos tipos de vehículos.

d/ Debido a que la cantidad de vehículos diésel obligados para el último bimestre del año 2020 fue pequeña (46 vehículos), se redondeó la cifra de 0.06 líneas de verificación vehicular a 1, pues se requirió contar con al menos una línea que atendiera a los vehículos diésel que se encontraban obligados en el año 2020.

De acuerdo con la tabla anterior, la cantidad de líneas de verificación para los vehículos de gasolina, gas y gas LP aumentó en un 249.28% en promedio anual durante el periodo 2020-2022, lo cual representa un incremento considerable al pasar de 5 líneas en 2020, a 17 en 2021, y 61 en 2022. Sin embargo, a pesar de este aumento registrado en la cantidad de líneas de verificación vehicular autorizadas, la razón de líneas de verificación autorizadas respecto a las necesarias para el caso de los vehículos de gasolina, gas y gas LP registró un aumento del 4.40% en promedio anual pues la cantidad de líneas de verificación necesarias se incrementó

en función de los criterios de obligatoriedad de los diferentes programas aprobados durante el periodo de estudio. El caso de los vehículos diésel es distinto pues aunque la razón de líneas de verificación vehicular autorizadas respecto de las necesarias disminuyó en un 29.29%, en el año 2022 la razón fue de 1.5, es decir, existió el número de líneas necesarias para cubrir la demanda.

Por otro lado, de acuerdo con la información proporcionada por la SEMADET a este Órgano Técnico sobre las convocatorias para el establecimiento de líneas de verificación vehicular y la aclaración presentada por dicha dependencia, las personas físicas y morales interesadas en operar una línea debieron pagar la cantidad de diez mil pesos para poder acceder a las bases de participación de las cuatro convocatorias emitidas durante los años 2020 y 2021. Posteriormente, debieron presentar su solicitud de inscripción y, en su caso, asistir a la sesión de orientación y aclaraciones. Después, los solicitantes debieron presentar a la SEMADET sus propuestas técnicas en las fechas establecidas en las bases de las convocatorias emitidas, las cuales debieron acompañarse de un billete de depósito a favor de la Secretaría de la Hacienda Pública (SHP) por la cantidad de cien mil pesos por cada línea de verificación vehicular solicitada. A partir de eso, las propuestas técnicas fueron evaluadas por la SEMADET considerando los requisitos mínimos establecidos en: 1) el Manual de Diseño de Proyecto y Acabados de Centro de Verificación Responsable, 2) las Bases de la convocatoria, y 3) la solicitud de inscripción.

Cabe señalar que en caso de que las propuestas técnicas no cumplieran con alguno de los requisitos establecidos, se descalificaban y el solicitante podía reclamar la devolución del billete de depósito a la Secretaría de la Hacienda Pública. En cambio, si cumplían con la totalidad de los requisitos, el participante recibía un dictamen favorable para la instalación y operación de un establecimiento privado de verificación vehicular (Centro de Verificación Responsable) y se hacía efectivo el billete de depósito.

Mediante los dictámenes favorables emitidos por la SEMADET se establecieron:

- a) La cantidad de líneas de verificación vehicular a instalar;
- b) Los plazos para la terminación de las obras de construcción e instalación del establecimiento privado de verificación;
- c) La obligación del participante de presentar ante la SEMADET un aviso de conclusión de obras de construcción de instalaciones;
- d) La obligación del participante de obtener las autorizaciones, permisos y licencias de las autoridades correspondientes, para la construcción y puesta en funcionamiento del Centro de Verificación Responsable;
- e) El monto a pagar por cada línea de verificación a instalar, como contraprestación por el aprovechamiento del servicio de verificación vehicular; y,
- f) El plazo para celebrar el contrato de suministro-franquicia con el Proveedor Tecnológico.

En la siguiente tabla se indica la cantidad de solicitudes de inscripción, propuestas técnicas e ingresos recibidos por aprovechamientos de autorización de líneas de verificación vehicular, así como la cantidad de líneas que recibieron un dictamen favorable.

Tabla 43. Resultados de las convocatorias para el establecimiento de líneas de verificación vehicular en el estado de Jalisco durante el periodo 2020-2022

Variables/ Indicadores	Nombre de la convocatoria (mes y año de emisión)				Total
	Primera Convocatoria (marzo 2020) ^{1/}	Segunda Convocatoria (septiembre 2020) ^{2/}	Tercera Convocatoria (febrero 2021) ^{3/}	Cuarta Convocatoria (noviembre 2021) ^{4/}	
Cantidad de líneas de verificación vehicular contempladas en la convocatoria para su autorización. (A)	100	50	18	33	201
Cantidad de solicitudes de inscripción. (B)	93	21	7	21	142
Ingresos por concepto de adquisición de las bases para el establecimiento de líneas de verificación vehicular privadas (en pesos corrientes). (C)	880 000	210 000	60 000	190 000	1 340 000
Cantidad de propuestas técnicas recibidas para el establecimiento de líneas de verificación vehicular. (D)	39	11	5	7	62
Cantidad de líneas de verificación vehicular solicitadas. (E)	146	54	14	25	239
Cantidad de líneas de verificación vehicular que obtuvieron un dictamen favorable otorgado. (F)	68	34	8	22	132
Cantidad de líneas de verificación vehicular que desistieron posterior al dictamen favorable. (G)	7	3	0	0	10
Total de líneas de verificación vehicular con dictamen favorable otorgado <i>H = (F + G)</i>	61	31	8	22	122
Ingresos por concepto de autorización de líneas de verificación vehicular (en pesos corrientes). <i>I = F × 100 000</i>	6 100 000	3 100 000	800 000	2 200 000	12 200 000

Variables/ Indicadores	Nombre de la convocatoria (mes y año de emisión)				Total
	Primera Convocatoria (marzo 2020) <i>1/</i>	Segunda Convocatoria (septiembre 2020) <i>2/</i>	Tercera Convocatoria (febrero 2021) <i>3/</i>	Cuarta Convocatoria (noviembre 2021) <i>4/</i>	
Porcentaje de líneas de verificación vehicular solicitadas que obtuvieron un dictamen favorable $J = (F/E) \times 100$	46.57	62.29	57.14	88.00	55.23%
Porcentaje del total de líneas de verificación vehicular con dictamen favorable con respecto a las contempladas para su autorización. $K = (H/A) \times 100$	61.00	62.00	44.44	66.66	60.69%
Ingresos totales derivados de la dictaminación de líneas de verificación vehicular (en pesos corrientes). $L = C + I$	6 980 000	3 310 000	860 000	2 390 000	13 540 000

Fuente: elaboración propia con base en la información sobre las Convocatorias para el establecimiento de líneas de verificación vehicular emitidas por la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial en marzo y septiembre de 2020 y febrero y noviembre de 2021, así como información provista por esta dependencia.

1/ Bases para Establecimientos Privados de Verificación dentro del Programa de Verificación Responsable, cuyo periodo de selección y dictaminación de propuestas técnicas fue del 02 de junio al 31 de julio 2020.

2/ Bases para la Segunda Convocatoria Establecimientos Privados de Verificación dentro del Programa de Verificación Responsable, cuyo periodo de selección y dictaminación de propuestas técnicas fue del 07 de septiembre al 11 de diciembre de 2020.

3/ Bases para la Tercera Convocatoria para la implementación de Establecimientos Privados de Verificación del Programa de Verificación Responsable, cuyo periodo de selección y dictaminación de propuestas técnicas fue del 22 de febrero al 18 de junio de 2021.

4/ Bases de la Cuarta Convocatoria para la implementación de Establecimientos Privados de Verificación, cuyo periodo de selección y dictaminación de propuestas técnicas fue del 8 de noviembre de 2021 al 28 de febrero de 2022.

De acuerdo con la tabla anterior, el porcentaje de líneas de verificación vehicular solicitadas que obtuvieron un dictamen favorable durante el periodo 2020-2022 fue de 55.23%, es decir 132 de 239 líneas de verificación vehicular. Cabe destacar que, de acuerdo con la información remitida por la SEMADET, tres participantes (dos de la primera y uno de la segunda convocatoria) desistieron del proceso, con un total de 10 líneas de verificación vehicular (siete y tres líneas para la primera y segunda convocatoria, respectivamente). Por lo que en el periodo 2020-2022, se dictaminaron favorablemente un total de 122 líneas de verificación vehicular.

Respecto al pago por aprovechamientos derivados del proceso de autorización de líneas de verificación vehicular durante el periodo 2020-2022, la Secretaría de la Hacienda Pública (SHP) únicamente informó ingresos para el año 2020 por un monto total de 10 080 000 pesos y cero pesos para los años 2021 y 2022, por lo cual se solicitó a la entidad fiscalizada aclarar los

motivos por los cuales se reportaron dichas cifras. No obstante que no se recibió respuesta por parte de la SHP, la SEMADET proporcionó información sobre los ingresos recaudados por pago de derechos para acceder a las bases de las convocatorias y sobre la cantidad de líneas de verificación dictaminadas favorablemente.

A través del grupo focal la SHP manifestó que no se había realizado la reclasificación contable de los recursos que fueron recaudados por billete depósito y confirmó la información proporcionada por la SEMADET, pues a partir de que la SEMADET le notifica mediante oficio a la SHP cuáles billetes de depósito se deben hacer efectivos, el área contable realiza dicha clasificación y transfiere los recursos.

A partir de dicha información, se determinó que se recaudaron un total de 10 290 000 pesos durante el año 2020 y 3 250 000 pesos en el año 2021, lo que representó un total de 13 540 000 millones de pesos por aprovechamientos por conceptos de compra de bases y de autorización de líneas de verificación vehicular.

Asimismo, como parte de los procedimientos de la SEMADET para la emisión de autorizaciones para la operación de líneas de verificación vehicular, la dependencia realizó visitas de supervisión de obra a los Centros de Verificación Responsable (CVR) operados únicamente por privados para constatar que el establecimiento cumpliera con las condiciones adecuadas para su apertura. En la siguiente tabla se presenta la relación de visitas de supervisión de obra realizadas a los CVR en construcción para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

Tabla 44. Promedio de visitas de supervisión de obra realizadas a sitios en construcción para establecer Centros de Verificación Responsable durante el periodo 2020-2022

Variables / Indicador	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de visitas de supervisión de obra de Centros de Verificación Responsable en construcción realizadas por SEMADET. <i>CantVisit</i>	1	38	49	600.00%
Cantidad de sitios en construcción para establecer Centros de Verificación Responsable. <i>SitConst</i>	1	12	19	335.89%
Promedio de visitas de supervisión de obra por Centro de Verificación Responsable en construcción. <i>PromVisit = (CantVisit / SitConst)</i>	1.00	3.17	2.58	60.59%

Fuente: elaboración propia con base en el registro de visitas de seguimiento de obra para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022 proporcionado por la SEMADET.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

De acuerdo con la información presentada en la tabla anterior, la cantidad de visitas de supervisión de obras de construcción de los CVR se incrementaron en promedio 600% anualmente durante el periodo 2020-2022 y en ese mismo periodo la cantidad de CVR en construcción aumentó anualmente 335.89%. Sin embargo, el promedio de visitas de supervisión de obra por sitio no creció en esa misma proporción, aunque sí tuvo un incrementó del 60.59% anual, pues de 1 visita pasaron a realizar 2.58 visitas en promedio por obra.

Finalmente, como una aproximación de la eficacia con la que SEMADET realizó la autorización de líneas y establecimientos de verificación vehicular, se calculó el número de líneas de

verificación que estuvieron en operación por cada 100 mil vehículos obligados a realizar la verificación vehicular de conformidad con los lineamientos del Programa de Verificación Responsable para los años 2020, 2021 y 2022. Para ello se empleó el siguiente indicador:

$$LVOCMi = (LVOi / VOVi) \times 100\ 000$$

Donde:

LVOCMi = Líneas de verificación vehicular en operación por cada cien mil vehículos obligados durante el ejercicio fiscal *i*.

LVOi = Líneas de verificación vehicular en operación durante el ejercicio fiscal *i*.

VOVi = Cantidad de vehículos registrados en el estado obligados a verificar durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

La siguiente tabla muestra los resultados de los cálculos de las líneas de verificación en operación por cada cien mil vehículos obligados usando información de los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

Tabla 45. Líneas de verificación vehicular en operación por cada 100 mil vehículos obligados para el periodo 2020-2022

Variables / Indicador	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de líneas de verificación vehicular en operación. <i>LVO</i>	5	14	44	196.65%
Cantidad de vehículos registrados en el estado obligados a verificar. <i>VOV</i>	69 474	1 541 382	2 987 879	555.80%
Líneas de verificación en operación por cada cien mil vehículos obligados a verificar <i>LVOCM = (LVO / VOVO) × 100 000</i>	7.20	0.91	1.47	-54.77%

Fuente: elaboración propia con base en la información sobre las Autorizaciones de líneas de verificación vehicular de la SEMADET y el Padrón Vehicular del Estado de Jalisco proporcionado por la Secretaría de Hacienda Pública para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

Al respecto, se observó que en el año 2020 existieron 7.20 líneas de verificación vehicular disponibles por cada cien mil vehículos obligados, pues para este año la cantidad de vehículos obligados estuvo delimitada únicamente a la categoría de taxis y vehículos de plataforma con terminación de placa 1 y 2, mientras que en el año 2021 la cantidad de vehículos obligados se incrementó, y aunque la cantidad de líneas de verificación vehicular disponibles también se incrementó en dicho año, existió menos de una línea de verificación para atender a cien mil vehículos obligados.

Para el año 2022, la cantidad de líneas de verificación disponibles para atender a cien mil

vehículos obligados a verificar se incrementó con respecto al año previo, pues fue de 1.47 líneas. Además, se observó que el número de líneas de verificación vehicular operando por cada 100 mil vehículos obligados durante el periodo 2020-2021 disminuyó a una tasa promedio anual de 54.77%.

En resumen, en ninguno de los años del periodo 2020-2022 se contó con la infraestructura necesaria para verificar la totalidad de los vehículos obligados, y la razón de líneas de verificación vehicular autorizadas respecto a las necesarias disminuyó en promedio anual 7.99%. Aunque existió un incremento promedio anual de 4.40% en la cantidad de líneas de verificación autorizadas para atender vehículos de gasolina, gas y gas LP para el mismo periodo, en el año 2022 únicamente se contó con el 21% de líneas de verificación necesarias para este tipo de vehículos. En cambio, sí se contó con la cantidad de líneas necesarias para atender a los vehículos diésel obligados, pues se autorizaron 50% más líneas de verificación de vehículos diésel sobre las necesarias.

Por otra parte, se identificó que la cantidad de CVR en construcción y la cantidad de autorizaciones aumentaron anualmente 335.89% y 87.08%, respectivamente. Sin embargo, el promedio de visitas de supervisión de obra de CVR en construcción no aumentó en la misma proporción, pues tuvo un incremento promedio anual de 60.59%, es decir, el promedio de visitas de supervisión pasó de 1 a 2.58 por CVR. Por último, se identificó que en el año 2022 existieron 1.47 líneas de verificación vehicular para cada 100 mil vehículos obligados y que la cantidad de líneas de verificación disponibles para atender a cada 100 mil vehículos obligados disminuyó en promedio 54.77% anual para el periodo 2020-2021.

Por lo tanto, *se recomendó a la Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares de la SEMADET, o las áreas que corresponda, que estudiaran, diseñaran e implementaran estrategias que aseguraran contar con la cantidad de líneas de verificación necesarias que garantizaran la capacidad para atender a la cantidad de vehículos obligados de acuerdo con las condiciones vigentes y las modificaciones que en su caso se realicen al Programa de Verificación Responsable, en términos de la cobertura geográfica y características de los vehículos obligados; e integraran un marco de resultados que permitiera orientar su gestión hacia resultados y diera cuenta de su desempeño en la provisión del entregable “autorización de líneas y establecimientos de verificación vehicular”.* Contar con un marco de resultados y estrategias para asegurar la autorización de líneas de verificación y Centros de Verificación Responsable necesarios de conformidad con los objetivos del Programa y con la sostenibilidad económica del mismo le permitiría a la SEMADET garantizar que se cuenta con la capacidad instalada necesaria para atender a los vehículos obligados, además de cumplir con lo dispuesto en el artículo 72, fracción VII, incisos e), g), de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEEEPA); el artículo 6, fracción III del el Reglamento de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular en el sentido de planear y autorizar los establecimientos de verificación vehicular para que brinden el servicio de verificación vehicular de acuerdo con las necesidades del Programa; así como cumplir con lo establecido en el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco y el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico (Lineamientos) emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable con relación a que las

dependencias deben evaluar y dar seguimiento a sus actividades a través del diseño de indicadores que consideren la Metodología de Marco Lógico para su elaboración.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó argumentos aclaratorios y una medida de atención. En sus argumentos aclaratorios, y con relación al cálculo de líneas de verificación vehicular necesarias para atender a los vehículos obligados del Programa de Verificación Responsable, la SEMADET argumentó que este Órgano Técnico sobreestimó el cálculo de estas líneas y que el método de cálculo empleado no corresponde con el que remitió la entidad fiscalizada durante la etapa de ejecución de auditoría en el documento denominado *Cálculo de distribución y clasificación de líneas de verificación vehicular para el Estado de Jalisco* ya que *omite la multiplicación por el factor de periodicidad*. Además, la SEMADET señala que empleó criterios tales como un nivel de desagregación municipal, la consideración de todas las líneas de diésel como líneas duales y una tasa de crecimiento anual del padrón vehicular del 3%. No obstante, respecto a la periodicidad, la cual se define como la frecuencia con la que debe ser evaluado un automóvil (para este caso anual o semestral), sí se incluye este elemento dentro de la fórmula para la determinación del número de líneas de verificación, y se encuentra expresada por las variables denominadas frecuencia anual (FA) y frecuencia semestral (FS) previstas en la tabla 39, dichas variables representan el número de veces en las que un vehículo debe acudir a realizar la verificación vehicular; en donde no se consideró la periodicidad fue en la fórmula original de la SEMADET para determinar la capacidad de la línea (CVV) descrita en la tabla 36, que se refiere a la determinación de la cantidad de verificaciones que puede atender una línea según el modelo del vehículo en los días laborales de un año, pues dicha fórmula no contempla alguna variable que haga distinción entre los vehículos que deban acudir una o dos veces por año con independencia de su modelo (2005 y anteriores o 2006 y posteriores) por lo que dicho elemento se retomó en la fórmula para determinar el número de líneas. Además, la necesidad de este Órgano Técnico de aproximarse al desempeño de la SEMADET en la provisión del entregable *autorizaciones de líneas y establecimientos de verificación vehicular* derivó de la ausencia de un marco de resultados pertinente que le permitiera a la entidad fiscalizada orientar su gestión hacia resultados en esta materia, dar seguimiento a sus objetivos y rendir cuentas sobre su desempeño. Aunado a ello, este Órgano Técnico realizó el cálculo de las líneas de verificación vehicular necesarias para atender a los vehículos obligados del Programa de Verificación Responsable a partir de la información de la base de datos con el registro de vehículos del estado de Jalisco y empleó como referente el documento *Cálculo de distribución y clasificación de líneas de verificación vehicular para el Estado de Jalisco* y el documento *Actualización de la Guía para establecer Programas de Verificación Vehicular en los Estados y Municipios*, 2013. Para ello este Órgano Técnico primero calculó la capacidad por línea con la fórmula expresada en la tabla 36 y, una vez conocida la capacidad por línea, se calculó el número de líneas de verificación necesarias por tipo de motor (diésel o gasolina, gas natural comprimido y gas LP) de acuerdo con el padrón vehicular del estado para los vehículos registrados en los municipios obligados en los periodos de establecidos en el Calendario Oficial de Verificación, cuyo método de cálculo incluye la multiplicación por el factor de periodicidad (vehículos particulares de frecuencia anual y vehículos intensivos de frecuencia semestral) para el periodo 2020-2022, el cual la entidad fiscalizada señaló que había sido omitido.

Por otro lado, la SEMADET argumentó, con relación a que durante el periodo 2020-2022 la cantidad de líneas de verificación autorizadas ha sido menor a las necesarias para atender a la totalidad de vehículos obligados a realizar la verificación, que a diciembre de 2023 la entidad fiscalizada contó con un 113.10% *de cobertura con las líneas autorizadas operando*. Sin embargo, este argumento no está orientado a aclarar los datos correspondientes a cualquiera de los años del periodo analizado (2020-2022) y tampoco presenta el método ni los datos empleados para la realización del cálculo.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que los argumentos aclaratorios presentados por la entidad fiscalizada no desestiman los hallazgos en los que se sustenta la recomendación.

Adicionalmente, la entidad fiscalizada planteó una medida de atención, para la cual propuso realizar dos actividades: 1) Modificar indicadores para reestructurar el marco de resultados para el programa de verificación; y 2) Estudiar, diseñar e implementar estrategias que aseguren contar con la cantidad de líneas necesarias para cubrir demanda de vehículos obligados a verificar. Estas dos actividades se orientan en el mismo sentido que la recomendación emitida, sin embargo, en el caso de la segunda actividad no se precisan actividades específicas para atender la recomendación, sino que se reproduce la propia redacción de la recomendación, por lo que durante la etapa de seguimiento que realice este Órgano Técnico se verificará la realización de actividades específicas orientadas a estudiar, diseñar e implementar estrategias que aseguren contar con la cantidad de líneas necesarias para cubrir demanda de vehículos obligados a verificar.

La SEMADET estableció como plazo para modificar y reestructurar su marco de resultados cinco días comprendidos del 01 al 05 de marzo de 2024 y adjuntó como evidencia de su realización una MIR con objetivos e indicadores para este entregable. Sin embargo, para la segunda actividad indicó una fecha de inicio de 01 de marzo de 2023 y como fecha de fin señaló *seguimiento periódico por bimestre de acuerdo al indicador establecido por la SEMADET*, sin quedar clara la relación de este enunciado y la actividad prevista.

En ese sentido, la SEMADET consideró como medio de verificación la adecuación programática realizada a la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del programa presupuestario 323 Gestión de la Calidad del Aire, el cual se considera un medio de verificación válido para demostrar el cumplimiento de la actividad relacionada con la modificación y reestructuración del marco de resultados. En el caso del segundo medio de verificación, se refiere al *resultado del indicador relativo a la capacidad de líneas de verificación vehicular*, el cual es un mecanismo de verificación parcialmente válido, pues el resultado del indicador por sí sólo no expresa las estrategias implementadas sobre la cantidad de líneas para cubrir demanda de vehículos obligados a verificar, por lo que durante la etapa de seguimiento que realice este Órgano Técnico se verificará la realización de actividades específicas orientadas a estudiar, diseñar e implementar estrategias que aseguren contar con la cantidad de líneas necesarias para cubrir demanda de vehículos obligados a verificar en medios de verificación válidos para estas.

Con relación a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

Recomendación 22-DAD-PR-008-101000-A-02

De acuerdo con el artículo 72, fracción VII, inciso d) de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEEEPA), la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) es la dependencia facultada para contratar el servicio para la implementación de tecnología para la verificación vehicular en coordinación con la Secretaría de Administración.

Por otra parte, el Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular (Reglamento de la LGEEPA) en su artículo 4, fracción XIV, señala que la SEMADET tiene la obligación de supervisar y operar, en conjunto con el Proveedor Tecnológico y la Procuraduría Estatal de Protección al Ambiente (Proepa), el Centro de Control, en el que se realizan los procesos de control técnico, administrativo y operacional del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable” (en lo sucesivo Programa de Verificación Responsable).

Asimismo, la Cláusula Primera.- *De la Dependencia Receptora* del Contrato 452/19 celebrado entre el Gobierno del Estado de Jalisco y Worldwide Environmental Products (en lo sucesivo Proveedor Tecnológico), Inc. el 26 de septiembre de 2019, señala que la SEMADET debe verificar que la proveeduría técnica para el Programa de Verificación Responsable cumpla con las especificaciones acordadas y dar seguimiento al cumplimiento de las obligaciones pactadas.

Por otro lado, la SEMADET y la Proepa pueden practicar visitas de verificación e inspección a los Centros de Verificación Responsable para comprobar el cumplimiento de las condiciones establecidas en las autorizaciones de operación y, en su caso, deben imponer las sanciones de conformidad con los artículos 134 y 146 de Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEEEPA) y de los artículos 40, 41 y 42 del Reglamento de la LEEPA.

Además, el artículo 33, fracción VIII, del Reglamento Interno de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial, establece que la Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares de la SEMADET debe supervisar a las entidades, a los establecimientos autorizados y a los demás sujetos obligados o vinculados con la verificación vehicular.

Finalmente, de acuerdo con el artículo 5, numeral 1, fracción XII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, la SEMADET debe expedir los manuales administrativos necesarios para el desempeño de sus funciones. Estos manuales deben establecer las reglas indispensables para la dirección, coordinación y ejecución de la gestión pública; es decir, la SEMADET debe contar con procedimientos sustantivos y de apoyo para el logro de metas y objetivos conforme a los artículos 2, fracción XIV y 8, fracción V de las Normas Generales de Control Interno para la Administración Pública del Estado de Jalisco.

Con base en los criterios previamente descritos, se identificó el siguiente hallazgo:

Se determinó que la SEMADET no contó con un marco operativo para realizar la “supervisión del Proveedor Tecnológico”, ni con información pertinente para determinar la eficiencia con la proveyó este entregable. A pesar de que en el año 2022 se incrementó la cantidad de personas asignadas a las labores de “supervisión de los Centros de Verificación Responsable” y de que se realizaron supervisiones remotas por medio de una red de cámaras de videovigilancia, las

inconsistencias operativas y la falta de evidencia documental de las actividades realizadas en las visitas presenciales de conformidad con el artículo 136 de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEEEPA), vulneran la capacidad de dicha dependencia para demostrar la provisión del entregable de manera eficiente.

De acuerdo con la información remitida por la entidad fiscalizada, el marco operativo vigente para el ejercicio fiscal 2022 con relación a la *supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico* fue el Manual de Organización y de Procedimientos de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (MOP) en el que se identificó el procedimiento denominado *Vigilancia del Programa de Verificación Responsable*. Las actividades, áreas responsables y resultados del procedimiento se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 46. Actividades del proceso de vigilancia del Programa de Verificación Responsable

No.	Responsable	Área	Actividad	Resultado / Formato
1	Director General Jurídico	Director General Jurídico	Publica el Programa de Verificación Responsable.	Publicación del Programa de Verificación Vehicular en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".
2	Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares	Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares	Autoriza la instalación y operación de Centros de Verificación Responsable.	Dictámenes Favorables y Autorizaciones de Operación.
3	Jefe de Operaciones	Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares	Coadyuva con otras autoridades para la realización de operativos en calle.	Archivos digitales en DRIVE y correos electrónicos.
4	Jefe de Operaciones	Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares	Opera el Centro de Control para vigilancia en tiempo real de las pruebas realizadas en los Centros de Verificación Responsable.	Bases de datos de las verificaciones, archivos de video de las líneas de los centros

Fuente: Procedimiento *Vigilancia del Programa de Verificación Responsable* tomado del Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial, Tomo 1, (p. 682) vigente para el ejercicio fiscal 2022.

Posteriormente, se aplicó la rúbrica de valoración descrita en la Tabla 04 al procedimiento relacionado con el entregable *supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable*. Los resultados de dicha valoración se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 47. Resumen de la valoración del procedimiento relacionado con la supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable

Pregunta de valoración	Valoración cualitativa	Puntaje
1. ¿El manual de procedimientos describe de forma precisa y en orden cronológico las actividades necesarias para proveer el	No, no describen de forma precisa ni en orden cronológico las actividades necesarias para proveer el entregable.	0.0

Pregunta de valoración	Valoración cualitativa	Puntaje
entregable?		
2. ¿El manual de procedimientos describe las unidades responsables de la provisión del entregable y la interacción entre estas?	Sí, pero solo se describen las unidades responsables de la provisión del entregable y la interacción entre estas.	0.5
3. ¿El manual de procedimientos identifica claramente los tiempos de ejecución para realizar las actividades?	No, el manual de procedimientos no establece claramente los tiempos de inicio y fin de las actividades ni su duración estimada.	0.0
4. ¿El manual de procedimientos precisa estándares de calidad y eficiencia para la provisión del entregable?	No, no se precisan estándares de calidad ni eficiencia para la provisión del entregable.	0.0
5. ¿El manual de procedimientos da cuenta de nodos de decisión necesarios y regresos suficientes en el proceso?	No, no da cuenta de nodos de decisión necesarios ni regresos en el proceso.	0.0
Total (Puntaje máximo 5)		0.5

Fuente: elaboración propia con base en el análisis del Procedimiento *Vigilancia del Programa de Verificación Responsable* tomado del Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial, Tomo 1, (p. 682) vigente para el ejercicio fiscal 2022.

El procedimiento denominado *Vigilancia del Programa de Verificación Responsable* obtuvo una puntuación de 0.5 de un máximo de 5. En primer lugar, se identificaron actividades que carecen de especificidad y que se refieren a procesos más complejos, como la autorización de la instalación y operación de Centros de Verificación Responsable, la realización de operativos en calle, y la operación del Centro de Control para la vigilancia de los CVR; dichos procesos no son lo suficientemente específicos para orientar su ejecución, pues se refieren a procesos que conllevan múltiples actividades. Por otro lado, el orden cronológico de estos procesos no resulta pertinente, pues no sería congruente publicar el Programa de Verificación Responsable sin contar con Centros de Verificación Responsable autorizados e instalados para ofrecer el servicio. Aunado a ello, el procedimiento no contempla la *supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable*; y carece de nodos de decisión, mismos que se consideran relevantes para determinar criterios de evaluación indispensables en la función regulatoria que realiza la SEMADET sobre la operación de los Centros de Verificación Responsable. Por lo tanto, el marco operativo para la *supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable* se considera deficiente para orientar la gestión del entregable.

Con relación al marco operativo, la SEMADET no contó con procedimientos documentados sobre las actividades que se realizan en el Centro de Control,⁵ que es precisamente el espacio

⁵ El Centro de Control se encuentra definido en el artículo 2, fracción IV del Reglamento de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular y se refiere al espacio equipado por el Proveedor Tecnológico, operado por éste en conjunto y con la supervisión de la Secretaría, donde se realizan procesos de control técnico, administrativo y operacional del Programa "Verificación Responsable", mediante la tecnología instalada para controlar, vigilar e intervenir la operación de los Centros de Verificación Responsable adscritos al Programa.

donde se deben llevar a cabo los procesos de control y vigilancia de la operación de los Centros de Verificación Responsable pues, de acuerdo con su respuesta, hasta el 29 de agosto de 2023 estos se encontraban en proceso de elaboración.

Respecto a la participación de la Procuraduría Estatal de Protección al Ambiente (Proepa), en el grupo de enfoque se manifestó que la figura mediante el cual realizan la supervisión a los Centros de Verificación Responsable es a través de quejas o denuncias ciudadanas, y el actual modelo del Programa de Verificación Responsable minimiza las denuncias de los usuarios, pues cuenta con otro tipo de controles establecidos en la licitación pública con el Proveedor Tecnológico y en los contratos de suministro-franquicia de los Centros de Verificación Responsable.

Por otra parte, se requirieron a la SEMADET los registros de las visitas presenciales de verificación e inspección a Centros de Verificación Responsable que realizan para comprobar el cumplimiento de las condiciones establecidas en las autorizaciones de operación. Dicha dependencia comunicó la inexistencia de la información e indicó que la supervisión a los Centros de Verificación Responsable se realiza en conjunto con el Proveedor Tecnológico vía remota y en tiempo real con el equipamiento tecnológico del Centro de Control (ubicado en el Centro Oficial de Medición), el cual señalan que consiste en un sistema de video vigilancia que opera mediante una red de cámaras, y ofrece imágenes del interior de cada Centro de Verificación Responsable, en las que se revisa la operación de todas las etapas del proceso de verificación vehicular; se monitorea el funcionamiento del paquete tecnológico; se vigilan las acciones de mantenimiento preventivo y correctivo de las líneas de verificación y se observa la atención a reportes de fallas y el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de verificación vehicular y calidad del aire.

No obstante, en el grupo de enfoque la SEMADET informó que realizan revisiones físicas focalizadas en los Centros de Verificación Responsable como resultado del análisis estadístico de su operación, lo que les permite identificar elementos inusuales de operación y que ,posteriormente, realizan las visitas de manera sorpresiva a los Centro de Verificación Responsable junto con el Proveedor Tecnológico para determinar si se debe a una falla del equipo tecnológico o si corresponde a una práctica atípica. Dichas visitas no se realizan como un acto de autoridad, ni se levantan actas de visita en la que se asienten en forma circunstanciada los hechos u omisiones que se hubiesen presentado de conformidad con el artículo 136 de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEEEPA).

Con respecto a lo anterior, también se solicitaron a la SEMADET los procedimientos que se llevan a cabo en el Centro de Control para la supervisión de los CVR pero, de acuerdo con su respuesta, tampoco contó con procedimientos documentados para el periodo 2020-2022, pues hasta el 29 de agosto de 2023 se encontraban en proceso de su integración.

Durante el grupo de enfoque la SEMADET informó que el Centro de Control se encuentra adscrito a la Jefatura de Mediciones y, generalmente, cuenta con al menos una persona para la revisión de las cámaras. La Jefatura de Mediciones y la Jefatura de Operaciones se organizan para asignar personal al Centro de Control, pues las personas no se encuentran asignadas de manera exclusiva a la revisión de cámaras, es decir, el personal realiza otras funciones tales como el análisis estadístico de las mediciones para propósitos de supervisión y de análisis de la

calidad de datos, actualizaciones de software, entre otras. Además, la SEMADET comunicó que la Jefatura de Operaciones es el área responsable de dar seguimiento a la aplicación de los procedimientos y al desempeño de la operación de los CVR y, que en el periodo 2020-2022, no se aplicaron sanciones a los Centros de Verificación Responsable, pues en principio el contrato comercial entre los Centros y el Proveedor Tecnológico es el instrumento que indica las penalizaciones convenidas entre privados y posteriormente se puede iniciar un acto de autoridad que consistiría en la clausura del Centros, el retiro de la autorización de operaciones y multas.

Por otra parte, con la finalidad de contar con una aproximación a la medición de la eficiencia con la que la SEMADET realizó la *supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable* se calcularon dos indicadores. El primero de ellos, es el promedio de visitas de supervisión de operaciones de los Centros de Verificación Responsable realizadas por persona responsable de las actividades de inspección. El método de cálculo empleado se describe mediante la siguiente fórmula;

$$PVSPi = VSi / PSi$$

Donde:

PVSPi = Promedio de visitas de supervisión de operaciones de los CVR realizadas por persona responsable de las actividades de inspección durante el ejercicio fiscal *i*.

VSi = Cantidad de visitas de supervisión realizadas a los CVR durante el ejercicio fiscal *i*.

PSi = Cantidad de personas responsables de las actividades de supervisión de los CVR durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

El segundo indicador consiste en el promedio de personas asignadas a actividades de inspección por cada 10 líneas de verificación vehicular autorizadas, se calculó con la siguiente fórmula.

$$PPAli = (PSi / LAi) \times 10$$

Donde:

PPAli = Promedio de personas asignadas a realizar actividades de inspección por cada diez líneas de verificación vehicular autorizadas durante el ejercicio fiscal *i*.

PSi = Cantidad de personas responsables de las actividades de supervisión de los CVR durante el ejercicio fiscal *i*.

LAi = Cantidad acumulada de líneas de verificación vehicular autorizadas durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Los resultados de los cálculos del indicador para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022 se indican en la siguiente tabla:

Tabla 48. Indicadores de eficiencia para las actividades de supervisión a los CVR para el periodo 2020-2022

Variables / Indicadores	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de visitas de supervisión realizadas a CVR. <i>VS</i>	0	0	1	NA

Variables / Indicadores	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de personas responsables de las actividades de supervisión de los CVR. <i>PS</i>	5	5	7	18.32%
Cantidad acumulada de líneas de verificación vehicular autorizadas. ^{2/} <i>LA</i>	4	18	60	287.30%
Promedio de visitas de supervisión de operaciones de los CVR realizadas por persona responsable de las actividades de inspección. <i>PVS = (VS/PS)</i>	0.00	0.00	0.14	NA
Promedio de personas asignadas a actividades de inspección por cada diez líneas de verificación vehicular autorizadas. <i>PPAI = (PS/LA) × 10</i>	12.50	2.78	1.17	-69.45%

Fuente: elaboración propia con base en la información proporcionada por la SEMADET con respecto a las personas asignadas a actividades de verificación e inspección a los Centros de Verificación Responsable para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:

$$TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100; \text{ donde } t = (2022 - 2020) = 2.$$

2/ No incluye las tres líneas móviles de verificación autorizadas durante el periodo 2020-2022.

De acuerdo con la tabla anterior, aunque durante el periodo 2020-2022 se incrementó la cantidad de personas asignadas para realizar actividades de verificación e inspección en un 18.32% en promedio anual, el promedio de visitas de supervisión de operaciones de los Centros de Verificación Responsable realizadas por persona asignada a dicha actividad fue de 0.14, pues solo se realizó una visita. Adicionalmente, se determinó que la cantidad de personas asignadas a la supervisión de líneas de verificación vehicular autorizadas disminuyó en promedio 69.45% por año, pues pasaron de 12.50 personas en 2020 a 1.17 personas por cada diez líneas de verificación vehicular en 2022.

Respecto al entregable relacionado con la *supervisión al Proveedor Tecnológico*, en el Manual de Organización y Procedimientos de la SEMADET no se describieron los procedimientos, actividades o criterios de evaluación relacionados con el entregable, ni contaron con procedimientos documentados para su provisión, pues dicha Secretaría informó que los procesos internos y externos de la dependencia se encontraban en proceso de integración hasta el tercer cuatrimestre de 2023.

Adicionalmente, se solicitó a la SEMADET el registro de las actividades de supervisión realizadas al Proveedor Tecnológico durante el periodo 2020-2022 en el que se incluyeron 83 oficios como evidencia de la comunicación sostenida con el Proveedor Tecnológico sobre el Programa de Verificación Responsable durante los años 2021 y 2022.

A partir de la revisión de los oficios, estos se clasificaron en tres categorías en función de los temas desarrollados: 1) los preoperativos, aquellos relacionados con la instalación de elementos para la correcta operación del Centros de Verificación Responsable, Centro de Control o Unidades Móviles de Verificación, la integración de manuales o documentos

operativos relacionados con la implementación del PVR y a los ajustes en los sistemas de videocámaras, citas y de registro de verificaciones; 2) los operativos, asociados a la atención de fallas del equipo tecnológico; y, 3) los mixtos que se refirieron a la calibración de equipos y a la capacitación de personal.

En ese sentido, se identificó que únicamente 53 oficios correspondieron a requerimientos de SEMADET hacia el Proveedor Tecnológico relacionados con alguna de las categorías previamente mencionadas; mientras que 20 oficios se relacionaron principalmente con comunicados al Proveedor Tecnológico sobre el porcentaje de avance en la construcción de Centros de Verificación Responsable para fines de que este previera el equipamiento tecnológico de dichos Centros cuando se le fuera solicitado por el mismo medio; 23 oficios se relacionaron con desistimientos de Centros de Verificación Responsable y modificaciones al contrato de suministro-franquicia; y los 10 oficios restantes se refirieron a respuestas del Proveedor Tecnológico en atención a los requerimientos de SEMADET.

En la tabla siguiente se muestran las categorías en las que se clasificaron los temas de los oficios asociados con requerimientos realizados al Proveedor Tecnológico para los años 2021 y 2022.

Tabla 49. Requerimientos realizados al Proveedor Tecnológico por la SEMADET para los ejercicios fiscales 2021 y 2022

Categoría de los requerimientos realizados al Proveedor Tecnológico	2021	2022	TVA ^{1/}
Preoperativos	22	4	-81.82%
Operativos	3	12	300.00%
Mixtas	5	7	40.00%
Total	30	23	-23.33%

Fuente: elaboración propia con base en los oficios de comunicación emitidos por la SEMADET al Proveedor Tecnológico para los años 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial) - 1] \times 100.$

Con relación a la tabla anterior, se observó que entre el año 2021 y 2022 los requerimientos relacionados con aspectos preoperativos disminuyeron un 81.82%, mientras que los aspectos operativos y mixtos se incrementaron en un 300 % y 40%, respectivamente. En general los requerimientos solicitados por la SEMADET al Proveedor Tecnológico disminuyeron en 23.33% entre un año y otro. Sin embargo, dicha información no es suficiente para determinar con precisión si la supervisión al Proveedor Tecnológico se apegó al criterio de eficiencia.

Durante el grupo de enfoque, la SEMADET manifestó que debido a que el Programa de Verificación Responsable arrancó en el año 2020 este requirió ajustes operativos y conforme pasó el tiempo dicho Programa se consolidó de tal manera que durante el año 2022 ya no fue necesario realizar tantas modificaciones como al principio. Por otra parte, en el año 2022 se comenzó a implementar otro mecanismo (ventana de soporte) para realizar solicitudes de modificaciones operativas al Proveedor Tecnológico, por lo que se dejaron de emitir oficios.

En resumen, no se contó con un marco operativo pertinente para la *supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable*; aunque la asignación de recursos humanos para realizar las actividades de supervisión aumentó, no se documentaron las visitas presenciales de conformidad con el artículo 136 de la LEEPA, por lo que el promedio de visitas de supervisión de operaciones de los CVR realizadas por persona fue de cero y el promedio de personas asignadas para supervisar 10 líneas de verificación vehicular autorizadas disminuyó a una tasa promedio anual de 69.45% entre los años 2020 y 2022, pues pasaron de 12.5 a 1.17 personas por cada 10 líneas autorizadas. Con respecto a la *supervisión del Proveedor Tecnológico*, la ausencia de un marco operativo y de información pertinente impidió determinar la eficacia con la que SEMADET proveyó el entregable.

Por lo tanto, se recomendó a la *Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares de la SEMADET*, o a las áreas que correspondiera, que realizaran las gestiones necesarias para establecer un procedimiento documentado para la *“supervisión del Proveedor Tecnológico”*, así como que establecieran mecanismos para documentar las visitas presenciales de *“supervisión de los Centros de Verificación Responsable”*. Contar con procedimientos documentados para la *supervisión del Proveedor Tecnológico* y con mecanismos para documentar las visitas presenciales de *supervisión a los Centros de Verificación Responsable* permitiría a la SEMADET cumplir con lo dispuesto en artículo 5, numeral 1, fracción XII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco con relación a la expedición de manuales administrativos para el desempeño de sus funciones y con lo establecido en el artículo 136 de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente con relación a la documentación de las visitas de *supervisión de los Centros de Verificación Responsable* en actas. En conjunto estas acciones permitirían a la SEMADET contar con procedimientos e información para mejorar y dar cuenta de su desempeño en la provisión de las supervisiones al Proveedor Tecnológico y a los Centros de Verificación Responsable.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó una medida de atención, para la cual se propuso la realización de tres actividades: 1) modificar el procedimiento P-GCA-015 *“Supervisión y monitoreo del programa de verificación responsable proveedor tecnológico”* para establecer un procedimiento documentado para las supervisiones al Proveedor Tecnológico (con el que no se contaba en 2022); 2) modificar el procedimiento P-GCA-011 *“Supervisión y Monitoreo del programa de verificación responsable a los Centros de Verificación Responsable”* como un mecanismo para establecer la documentación de las visitas presenciales a los Centros de Verificación Responsable; y, 3) Actualizar el Manual de Organización y Operaciones de la SEMADET. Las tres actividades se orientan en el mismo sentido que los dos aspectos de la recomendación: 1) las gestiones para establecer un procedimiento documentado para la *“supervisión del Proveedor Tecnológico”*, y, 2) las gestiones para el establecimiento de mecanismos para documentar las visitas presenciales de supervisión de los Centros de Verificación Responsable.

La entidad fiscalizada informó la realización de la modificación a los procedimientos P-GCA-015 *“Supervisión y monitoreo del programa de verificación responsable proveedor tecnológico”*, y P-GCA-011 *“Supervisión y Monitoreo del programa de verificación responsable a los Centros de Verificación Responsable”*; y presentó como evidencia los propios documentos en los que se asientan dichos procedimientos, mismos que se consideran evidencia pertinente de la

realización de estas actividades realizadas en el año 2023. Con relación a la tercera actividad, la entidad fiscalizada se planteó como plazo para la realización de la actualización del Manual de Organización y Operaciones de la SEMADET el mes de octubre de 2024 y, como evidencia de su realización, propuso la versión publicada del manual. Este plazo se considera razonable para la realización de esta actividad, y el manual se considera un medio pertinente para dar cuenta de su realización.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

Recomendaciones 22-DAD-PR-009-101000-A-02 y 22-DAD-PR-010-104600-A-02

De acuerdo con el artículo 72, fracción VII, inciso d) de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) cuenta con la atribución para contratar el servicio para la implementación de tecnología para la verificación vehicular en coordinación con la Secretaría de Administración.

Por otra parte, el Reglamento de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular en su artículo 4, fracción XIV, señala que la SEMADET tiene la obligación de supervisar y operar, en conjunto con el Proveedor Tecnológico y la Procuraduría Estatal de Protección al Ambiente (Proepa), el Centro de Control, en el que se realizan los procesos de control técnico, administrativo y operacional del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado "Verificación Responsable" (en lo sucesivo Programa de Verificación Responsable).

Asimismo, las Cláusulas Primera.- *De la Dependencia Receptora*, Décima.- *De los pagos a los Establecimientos Autorizados y Centros AIRE por prueba de verificación vehicular* y Décima Cuarta.- *De la Garantía para el Cumplimiento de las Obligaciones*, del Contrato 452/19 celebrado entre el Gobierno del Estado de Jalisco y Worldwide Environmental Products, Inc., el 26 de septiembre de 2019, señalan que la SEMADET debe verificar que la proveeduría técnica para el Programa de Verificación Responsable cumpla con las especificaciones acordadas, debe dar seguimiento al cumplimiento de las obligaciones pactadas, debe instruir el pago por la contraprestación de los servicios de verificación y puede ordenar la retención del pago al Proveedor Tecnológico de manera parcial en caso de inconformidades e incumplimientos a los compromisos contractuales.

Además, la Cláusula Novena del Contrato 452/19 prevé que tanto la Secretaría de Administración como el Proveedor Tecnológico pueden gestionar modificaciones al precio unitario cuando se presente alguna de las siguientes dos condiciones: 1) que el gobierno solicite modificaciones a la tecnología de verificación vehicular; o, 2) cuando se presenten variaciones superiores a +/- 5% (cinco por ciento) en el porcentaje de cumplimiento de los vehículos que acuden a verificar.

En ese sentido, los Convenios modificatorios 46/20, 76/21 y 03/23 prevén modificaciones a la Cláusula Novena del Contrato 452/19, y establecen porcentajes meta de verificaciones con respecto al padrón verificable para cada año del periodo 2021-2038, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 50. Porcentajes meta de verificación vehicular de referencia para la modificación del precio unitario por prueba de verificación vehicular para el periodo 2021-2038

Año	Padrón verificable	Número de verificaciones	Porcentaje meta de verificación (%)
2021	3 419 667	808 591	24
2022	3 470 962	1 538 850	44
2023	3 523 026	2 214 473	63
2024	3 575 871	2 349 858	66
2025	3 629 509	2 488 806	69
2026	3 683 952	2 631 394	71
2027	3 739 211	2 777 700	74
2028	3 795 299	2 927 802	77
2029	3 852 228	3 081 782	80
2030	3 910 011	3 128 009	80
2031	3 968 661	3 174 929	80
2032	4 028 191	3 222 553	80
2033	4 088 614	3 270 891	80
2034 ^{a/}	4 149 943	3 319 954	80

Fuente: elaboración propia con base en la información de la Cláusula Novena del Contrato 452/19, celebrado entre el Gobierno de Jalisco y el Proveedor Tecnológico *Worldwide Environmental Products*, y sus Convenios modificatorios 46/20, 76/21 y 03/23.

a/ Para los años de 2034 a 2038 la cantidad de vehículos en el padrón verificable, el número de verificaciones y el porcentaje meta de verificaciones se mantienen sin cambio.

Adicionalmente, el artículo 72, fracción VII, inciso I) de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y el artículo 6, fracciones III y V del Reglamento de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular prevén que la SEMADET y la Secretaría de la Hacienda Pública propongan el importe por la prestación de los servicios de verificación vehicular en el proyecto de la Ley de Ingresos de cada ejercicio fiscal; y las partes, en conjunto con la Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana, evalúen los aspectos financieros del Programa de Verificación Responsable y, en su caso, realicen los ajustes que sean necesarios y convenientes.

Además, el artículo 1, fracción VIII de las Bases del Programa de Verificación Vehicular del Estado de Jalisco publicadas el 9 de abril de 2019 a través del Decreto de creación 27260-LXII-19 estipula que los ingresos obtenidos por la implementación del Programa de Verificación Responsable serán destinados para el financiamiento de proyectos relacionados

con la calidad del aire, el control de la contaminación, la mitigación y la compensación ambiental, así como para brindar apoyos e incentivos que permitan el mejoramiento del parque vehicular que incide en el control de la contaminación atmosférica.

Por otra parte, el artículo 134 de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y los artículos 40, 41 y 42 del Reglamento de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular establecen que la SEMADET y la Proepa pueden practicar visitas de verificación e inspección a Centros de Verificación Responsable para comprobar las condiciones establecidas en las autorizaciones de operación y, en caso de incumplimiento, imponer las sanciones correspondientes de conformidad con el artículo 146 de la misma Ley.

Además, el artículo 33, fracción VIII, del Reglamento Interno de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial, establece que la Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares tiene entre sus atribuciones el supervisar a las entidades, los establecimientos autorizados y demás sujetos obligados o vinculados con la verificación vehicular.

Por otro lado, el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco establece que la SEMADET, como dependencia del Gobierno del Estado, es responsable de planear, programar, evaluar y dar seguimiento a sus actividades. Además, el artículo 21 de la misma Ley establece que la programación corresponde a la fase en la que las dependencias desarrollan sus programas partiendo de objetivos estratégicos y metas, además de seleccionar a las unidades responsables de su ejecución.

Por último, el numeral CUARTO de los “Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico” emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC), establece que el diseño de indicadores debe considerar la Metodología de Marco Lógico (MML) a través de las Matrices de Indicadores para Resultados (MIR).

Con base en los criterios previamente descritos, se identificó el siguiente hallazgo:

Se determinó que aunque el Programa de Verificación Responsable cuenta con un porcentaje de vehículos verificados ascendente, de continuar con la misma tendencia en los niveles de cumplimiento registrados, durante el periodo 2023-2027 no se alcanzarán las metas de pruebas de verificación vehicular establecidas en el contrato celebrado con el Proveedor Tecnológico para el periodo 2023-2038, lo que implicaría la posibilidad de continuar realizando modificaciones al precio unitario, y que con el importe inicial establecido por pago de derechos para el servicio de verificación vehicular, los recursos que se recauden en el año 2024 sean insuficientes para financiar proyectos ambientales, pues los incrementos al precio unitario del Proveedor Tecnológico y a los Centros de Verificación Responsable crecieron a una tasa promedio anual de 20.66% y 35.85% respectivamente, mientras que los recursos disponibles para financiar los proyectos ambientales disminuyeron en promedio anual 37.13% durante el periodo 2020-2023. Además, la SEMADET no contó con un marco de resultados para la “supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico” ni con evidencia documental sobre los métodos de cálculo utilizados para determinar el incremento del importe por prueba de verificación vehicular para los Centros de

Verificación Responsable, por lo que la SEMADET careció de instrumentos que le permitieran orientar su gestión hacia resultados y contribuir a la sostenibilidad económica del Programa de Verificación Responsable.

Se revisaron las Matrices de Indicadores para Resultados (MIR) y las Fichas Técnicas de Indicadores de la SEMADET registradas en el Sistema de Indicadores del Desempeño (SID) de la Secretaría de la Hacienda Pública para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022. Al respecto, se identificó que durante el ejercicio fiscal 2020 no existieron programas presupuestarios relacionados con el Programa de Verificación Responsable, sino hasta los ejercicios fiscales 2021 y 2022, en específico el *Programa Presupuestario 323 Gestión de la Calidad del Aire*. Sin embargo, ninguno de los objetivos e indicadores de dicho programa presupuestario se relacionaron con la *supervisión de los Centros de Verificación Responsable*. En este sentido, la SEMADET no contó con un marco de resultados que le permitiera medir su desempeño en la provisión del entregable.

Por otra parte, se requirieron a la SEMADET los registros de las visitas presenciales de verificación e inspección a Centros de Verificación Responsable para comprobar el cumplimiento de las condiciones establecidas en las autorizaciones de operación. Dicha dependencia comunicó la inexistencia de la información e indicó que la supervisión a los Centros de Verificación Responsable se realizó en conjunto con la empresa *Worldwide Environmental Products* (en lo sucesivo Proveedor Tecnológico) de manera remota y en tiempo real con el equipamiento tecnológico del Centro de Control ubicado en el Centro Oficial de Medición, el cual, según la propia SEMADET, consiste en un sistema de vigilancia que opera mediante una red de cámaras que ofrece imágenes del interior de cada Centros de Verificación Responsable, a través de las cuales se revisa la operación de todas las etapas del proceso de verificación vehicular, se monitorea el funcionamiento del paquete tecnológico; se vigilan las acciones de mantenimiento preventivo y correctivo de las líneas de verificación; se observa la atención a reportes de fallas y el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de verificación vehicular y calidad del aire.

No obstante, en un grupo de enfoque la SEMADET informó que realizan revisiones físicas focalizadas en los Centros de Verificación Responsable como resultado del análisis estadístico de su operación, lo que les permite identificar elementos inusuales de operación, que posteriormente son revisados mediante las visitas de manera presencial a los Centros junto con el Proveedor Tecnológico para determinar si se debe a una falla del equipo tecnológico o si corresponde a una práctica atípica, dichas visitas no se realizan como un acto de autoridad, ni se levantan actas de visita en la que se asienten en forma circunstanciada, los hechos u omisiones que se hubiesen presentado de conformidad con el artículo 136 de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

Con la finalidad de contar con una aproximación a la medición de la eficacia con la que SEMADET realizó la supervisión a Centros de Verificación Responsable se calcularon dos indicadores: el porcentaje de Centros de Verificación Responsable supervisados físicamente al menos una vez al año y el Promedio de visitas de supervisión de operaciones realizadas por la SEMADET a los Centros de Verificación Responsable. El primero de ellos se calculó de la siguiente manera:

$$PCSi = (CSi / COi) \times 100$$

Donde:

PCSi = Porcentaje de Centros de Verificación Responsable supervisados físicamente al menos una vez al año durante el ejercicio fiscal *i*.

CSi = Centros de Verificación Responsable supervisados físicamente durante el ejercicio fiscal *i*.

COi = Centros de Verificación Responsable en operación durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

De forma complementaria, se calculó el promedio de visitas de supervisión de operaciones realizadas por la SEMADET a los Centros de Verificación Responsable. El método de cálculo empleado se describe a continuación:

$$PVi = CVi / COi$$

Donde:

PVi = Promedio de visitas de supervisión de operaciones a los Centros de Verificación Responsable durante el ejercicio fiscal *i*.

CVi = Cantidad de visitas de supervisión de operaciones a los Centros de Verificación Responsable durante el ejercicio fiscal *i*.

COi = Centros de Verificación Responsable en operación durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Los resultados de los cálculos de los indicadores previamente mencionados usando información para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022 se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 51. Indicadores de eficacia para las actividades de supervisión realizadas por la SEMADET a los Centros de Verificación Responsable para el periodo 2020-2022

Variables / Indicador	2020	2021	2022
Cantidad de Centros de Verificación Responsable supervisados. <i>CS</i>	0	0	1
Cantidad de Centros de Verificación Responsable en operación. <i>CO</i>	2	6	13
Cantidad de visitas de supervisión de operaciones a Centros de Verificación Responsable <i>CV</i>	0	0	1
Porcentaje de Centros de Verificación Responsable supervisados físicamente al menos una vez al año. <i>PCS = (CS/CO)</i>	0.00%	0.00%	7.69%
Promedio de visitas de supervisión de operaciones a los Centros de Verificación Responsable <i>PV = (CV/CO)</i>	0	0	0.08

Fuente: elaboración propia con base en los registros de visitas de supervisión de operaciones de los Centros de Verificación Responsable y el registro de Centros autorizados y en operación proporcionados por la SEMADET para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

De acuerdo con la tabla anterior, el porcentaje de Centros de Verificación Responsable supervisados físicamente al menos una vez durante el año 2022 fue de 7.69%, y el promedio de visitas de supervisión de operaciones realizadas a los Centros de Verificación Responsable de los mismos fue de 0.08, pues únicamente se realizó una visita a un CVR durante el año 2022. Cabe resaltar que las visitas de supervisión son un procedimiento administrativo para

constatar de manera física el cumplimiento de las condiciones de operación establecidas en la autorización y, en consecuencia, constituyen un mecanismo de la función regulatoria de la SEMADET. En ese sentido, mediante la respuesta remitida por la SEMADET y, a través de los testimonios del personal de la Jefatura de Operaciones de dicha dependencia, se informó que se realizaron revisiones físicas focalizadas en coordinación con el Proveedor Tecnológico en los Centros de Verificación Responsable para determinar si las inconsistencias identificadas en las bases de datos sobre la operación de los Centros correspondieron a una falla del equipo tecnológico o a una práctica atípica; sin embargo, dicha actividad careció de evidencia documental, pues no se generó la documentación administrativa relacionada con la descripción del objeto y alcance de la visita, los Centros que se inspeccionaron, así como la generación del acta de visita o cualquier otro tipo de registro administrativo en el que se asentaran en forma circunstanciada los hechos u omisiones que se hubiesen presentado y, en su caso, las posibles observaciones que la persona que realizó la diligencia hubiera manifestado, y que se señalan en los artículos 134 y 136 de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

Respecto al entregable *supervisión al Proveedor Tecnológico* no se encontraron objetivos, metas, ni indicadores en las Matrices de Indicadores para Resultados (MIR), ni en las Fichas Técnicas de Indicadores de la SEMADET en el Sistema de Indicadores del Desempeño (SID) de la Secretaría de la Hacienda Pública. Además, la SEMADET no contó con información sistematizada que permitiera determinar la eficacia con la que se proveyó el entregable en cuestión.

De forma complementaria, se realizó un análisis sobre la contribución de las dependencias del Gobierno del Estado en asegurar la sostenibilidad económica del Programa de Verificación Responsable. Para tal propósito, se revisaron los contratos y modificatorios celebrados entre el Proveedor Tecnológico y el Gobierno del Estado con el fin de identificar de forma cronológica los cambios en los precios unitarios por prueba de verificación realizada que se pagaron al Proveedor Tecnológico y los Centros de Verificación. Los resultados de dicho análisis se presentan mediante la siguiente tabla:

Tabla 52. Modificaciones realizadas al precio unitario por verificación vehicular periodo 2019-2023 de conformidad con la Cláusula Novena del Contrato 452/19 celebrado entre el Gobierno del Estado de Jalisco y *Worldwide Environmental Products*

Fecha	Nombre del instrumento	Precio unitario por prueba de verificación vehicular efectiva (pesos corrientes)		Criterios utilizados para determinar la modificación ^{1/}
		Proveedor Tecnológico (cláusula novena del contrato)	Centros de Verificación Responsable (cláusula décima del contrato)	
28 de septiembre de 2019	Contrato número 452/19	99.76 pesos IVA incluido	99.76 pesos IVA incluido	Precio unitario inicial

Fecha	Nombre del instrumento	Precio unitario por prueba de verificación vehicular efectiva (pesos corrientes)		Criterios utilizados para determinar la modificación ^{1/}
		Proveedor Tecnológico (cláusula novena del contrato)	Centros de Verificación Responsable (cláusula décima del contrato)	
28 de diciembre de 2020	Convenio modificatorio 46/20 realizado al contrato número 452/19	162.56 pesos I.V.A. incluido	232.00 pesos I.V.A. incluido	<p>A pesar de que en el convenio modificatorio no se establecieron los criterios que se usaron para determinar la modificación de los precios unitarios, en las declaraciones se hizo referencia al oficio por medio del cual la SEMADET solicitó la modificación al precio unitario por prueba de verificación vehicular para el Proveedor Tecnológico, y manifestó que se tomaron en cuenta las siguientes variables: Erogaciones realizadas por el Proveedor Tecnológico (PT) en 2020, los ingresos reales del PT en año 2020, la utilidad esperada por el PT para el año 2020, los intereses acumulados en el año 2020, las verificaciones vehiculares esperadas en el año 2021, el precio unitario inicial establecido en el contrato 459/12 y la inflación equivalente a 4.09% para el año 2020. Para el caso del precio unitario de los Centros de Verificación Responsable, no se mencionan los criterios utilizados ni el método de cálculo.</p> <p>Por otro lado, a pesar de que en el convenio modificatorio también se establece el precio unitario para los Centros de Verificación Responsable, no se establecieron criterios para la definición del importe; por el contrario, en la declaración IV, se manifestó que dicho importe no debió establecerse en el contrato celebrado con el Proveedor Tecnológico <i>Worldwide Environmental Products</i>. Por lo tanto, se desconocen los criterios empleados para definir el importe del precio unitario a realizar a los CVR.</p>

Fuente: elaboración propia con base en el Contrato número 452/19 signado entre el Gobierno del Estado de Jalisco y *Worldwide Environmental Products*, así como en los Convenios modificatorios referidos.

1/ Se refiere a los criterios establecidos, ya sea en documentos contractuales celebrados entre el Gobierno de Jalisco y el Proveedor Tecnológico para la modificación del precio unitario por prueba de verificación efectiva, o bien en comunicaciones oficiales realizadas en el marco de dichos instrumentos contractuales.

Se solicitó a la entidad fiscalizada explicar los criterios empleados para redefinir los precios unitarios con base en los supuestos previstos en la Cláusula Novena del Contrato 452/19 celebrado entre el Gobierno del Estado de Jalisco y el Proveedor Tecnológico por modificaciones a la Tecnología de Verificación Vehicular; y, por incumplimiento del porcentaje esperado de vehículos del padrón vehicular verificados. Sin embargo, únicamente se remitieron los oficios donde se especifican los métodos de cálculo y variables utilizadas para el incremento del precio unitario por prueba de verificación vehicular al Proveedor Tecnológico para los años 2021 y 2023, en los que se establece un incremento del precio unitario para los establecimientos privados y Centros AIRE; sin embargo, no se indican los métodos de cálculo y variables utilizadas.

Por otra parte, el personal de la SEMADET señaló de manera testimonial a través de un ejercicio de grupo de enfoque que los incrementos al precio unitario por verificación vehicular se realizaron porque no se alcanzaron los niveles de cumplimiento de vehículos verificados esperados, por causa de la emergencia sanitaria debido a la COVID-19, y en los años posteriores porque no se aplicaron sanciones a los propietarios de automóviles obligados a verificar.

Debido a la emergencia sanitaria, la SEMADET solicitó a la Secretaría de la Administración modificar las metas establecidas en el Contrato 452/19 celebrado con el Proveedor Tecnológico, debido a que se tuvieron retrasos en los trámites administrativos y legales para la autorización de establecimientos privados de verificación, y en consecuencia, en las metas de las verificaciones efectivamente realizadas durante el año 2020.

Además, a través del oficio mencionado anteriormente, la SEMADET argumentó que las metas establecidas en el contrato 452/19 celebrado con el Proveedor Tecnológico serían inalcanzables para los años 2021 y 2022 con la capacidad instalada hasta el año 2020 y solicitó a la Secretaría de Administración la modificación de dichas metas. Las adecuaciones de las metas se formalizaron mediante el primer Convenio modificadorio 46/20 firmado el 28 de diciembre de 2020, las cuales abarcaron el periodo 2021-2034, es decir, se eliminó la meta establecida originalmente para el año 2020 en el Contrato 452/19, y se adecuaron las metas de verificación para los años subsecuentes. Posteriormente, se amplió el periodo de contratación del Proveedor Tecnológico de 15 a 19 años mediante el Decreto 28804/LXIII/22 publicado el 4 de agosto de 2022 en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" y, en consecuencia, se establecieron las metas para el periodo 2035-2038 a través del Convenio modificadorio 03/23 formalizado el 28 de febrero de 2023.

Con base en los precios unitarios y a partir del registro de certificados de verificación vehicular emitidos por la SEMADET, se analizó la evolución de los pagos realizados al Proveedor Tecnológico y a los Centros de Verificación Responsable durante el periodo 2020 - 2022. En ese sentido, se identificó que el precio unitario por verificación vehicular pagado a los Centros de Verificación Responsable (fila F de la tabla siguiente) durante el año 2020 fue mayor al precio unitario (fila E de la tabla siguiente) establecido en el Cláusula Novena del Contrato 452/19 celebrado con el Proveedor Tecnológico, y en la Cláusula Séptima del Contrato de suministro-franquicia celebrado entre el Proveedor Tecnológico y la Agencia Integral de Regulación de Emisiones (AIRE) el 01 de septiembre de 2020, pues se identificó que las

verificaciones realizadas por los Centros AIRE durante los meses de noviembre y diciembre del año 2020, quienes eran los únicos autorizados para operar en dicho año, fueron pagadas por un monto equivalente a 2.33 veces el establecido en los contratos.

Tabla 53. Montos pagados por las pruebas de verificación vehicular efectivas al Proveedor Tecnológico y a los Centros de Verificación Responsable durante el periodo 2020-2022

Variables	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de verificaciones efectivas. (A) ^{2/}	7 378	102 244	285 560	522.13%
Precio unitario por verificación establecido en el contrato vigente para el Proveedor Tecnológico ^{3/} (pesos corrientes ^{4/}) (B)	99.76	162.56	162.56	27.65%
Pago realizado por cada verificación al Proveedor Tecnológico ^{3/} (pesos corrientes ^{4/}) (C)	99.76	162.56	162.56	27.65%
Monto total pagado al Proveedor Tecnológico por pruebas de verificación vehicular efectivas (pesos a precios ^{5/} de 2022) $D = A \times C$	645 424.08	15 404 370.63	46 421 318.94	748.08%
Precio unitario por verificación establecido en el contrato vigente para los Centros de Verificación Responsable ^{3/} (pesos corrientes ^{4/}) (E)	99.76	232.00	232.00	52.50%
Pago realizado por cada verificación a los CVR ^{3/} (pesos corrientes ^{4/}) (F)	232.00	232.00	232.00	0.00%

Variables	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Monto total pagado a los CVR por concepto de pruebas de verificación efectivas (pesos a precios constantes de 2022)^{5/} <i>G = A × F</i>	1 500 986.22	21 984 259.49	66 249 920.00	564.36%
Monto total pagado por concepto de pruebas de verificación vehicular efectivas (a precios constantes de 2022)^{5/} <i>H = F + G</i>	2 146 410.30	37 388 630.12	112 671 238.94	624.52%

Fuente: elaboración propia con base en los registros de certificados de verificación vehicular emitidos por la SEMADET para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022, las facturas emitidas por el Proveedor Tecnológico por el pago de la contraprestación del servicio de verificación vehicular para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022, así como el Contrato 452/19 celebrado entre el Gobierno del Estado de Jalisco y *Worldwide Environmental Products* el 26 de septiembre de 2019, el Convenio modificadorio 46/20 realizado al contrato número 452/19 firmado el 28 de diciembre de 2020 y el Convenio modificadorio 76/21 realizado al contrato número 452/19 firmado el 31 de diciembre de 2021.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:

$$TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100; \text{ donde } t = (2022 - 2020) = 2.$$

2/ De acuerdo con los contratos de suministro-franquicia firmados entre el Proveedor Tecnológico y los Centros de Verificación Responsable una prueba efectiva se define como aquella que cumple con cualquiera de las siguientes condiciones: 1) aquella que fue aprobada; 2) aquella en la que el vehículo tiene resultado reprobatorio dos veces consecutivas dentro de los plazos establecidos en el Reglamento de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico para la Protección del Ambiente; o, 3) aquella en la que el vehículo obtuvo resultado reprobatorio y no realizó un segundo intento dentro de los plazos del mismo Reglamento.

3/ El precio incluye el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

4/ Los precios corrientes son montos que hacen referencia al valor de un bien o servicio que estuvo vigente en el año de referencia, en este caso se refiere al precio por contraprestación del servicio de verificación vehicular.

5/ Los precios constantes se refieren a montos que consideran la pérdida de poder adquisitivo debido a la inflación y se obtienen a partir de deflactar los precios corrientes usando el Índice Nacional de Precios al Consumidor que considera como período base el año 2018.

Para complementar el análisis anterior se calculó el porcentaje de vehículos obligados del padrón vehicular estatal que acudieron a verificar durante los años 2021 y 2022. El resultado de los cálculos se presenta mediante la siguiente tabla:

Tabla 54. Porcentaje de vehículos obligados del padrón vehicular estatal que acudieron a verificar durante los años 2021 y 2022

Variables / Indicador	2021	2022	TVA ^{1/}
Cantidad de vehículos del padrón vehicular del estado de Jalisco obligados a verificar ^{2/} (A)	1 541 382	2 987 879	93.84%
Cantidad de vehículos del padrón vehicular del estado de Jalisco que acudieron a verificar ^{3/} (B)	87 479 ^{a/}	260 036 ^{b/}	197.96%

Variables / Indicador	2021	2022	TVA ^{1/}
Porcentaje de vehículos del padrón vehicular que acudieron a verificar $C = (B/A) \times 100$	5.68	8.70	53.35%

Fuente: elaboración propia con base en los registros de certificados de verificación vehicular emitidos por la SEMADET y el Padrón vehicular del Estado de Jalisco proporcionado por la Secretaría de la Hacienda Pública para los ejercicios fiscales 2021 y 2022.

1/ La Tasa de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:

$$TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100; \text{ donde } t = (2022 - 2021) = 1.$$

2/ La estimación de los vehículos obligados a verificar se realizó a partir de los vehículos registrados en el Padrón Vehicular del Estado de Jalisco de la Secretaría de la Hacienda Pública para los años 2021 y 2022 y con base en criterios establecidos en los Programas de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco emitidos por la SEMADET tales como: tipo de uso del vehículo, tipo de combustible del vehículo, modalidad del vehículo, municipio de registro del vehículo y su último dígito de placa.

Para el caso de los vehículos de uso intensivo en su modalidad de taxis y plataforma, se contabilizaron únicamente aquellos vehículos que estuvieron registrados con los tipos de uso: "Colectivo", "Pasaje", "Taxi", "Transporte de pasajeros", "Transporte de vehículos" y "Transporte en general", y que además se registraron con la modalidad de: "Particular", "Servicio de pasajeros (Público)" y "Servicio público local de sitio (Individual)". Estos vehículos sólo incluyen a aquellos de tipo: "Coupé", "Hard Top", "Hatch Back", "Minivan", "Panel", "Sedan", "Sport", "Vagoneta" y "Van".

En el caso de los vehículos de uso oficial se contabilizaron aquellos vehículos registrados bajo la modalidad "Oficial estatal" y "Oficial municipal".

Posteriormente, se contabilizaron los vehículos intensivos cuyas modalidades se encontraban registradas como: "Servicio de carga", "Servicio de pasajeros (público)", "Servicio escolar", "Servicio público local con itinerario fijo (colectivos)", "Servicio público local de carga", "Servicio público local de sitio (individual)", "Servicio público local sin itinerario fijo (individual)" y "Particulares"; y se excluyeron aquellos vehículos cuyo tipo de uso correspondiera a: "Particular" y "Uso de casa habitación", "Ambulancia", "Bombero", "Otros", "Rescate", "Patrulla" y "Varios".

Finalmente, se contabilizaron como vehículos particulares a aquellos vehículos registrados con modalidad y tipo de uso "Particular" y cuya clase de vehículo correspondiera a "Automóvil".

Asimismo, se excluyeron del padrón vehicular los clasificados como: motocicletas, vehículos híbridos, vehículos eléctricos, vehículos que no usan combustible, otros vehículos, así como los vehículos del año y un año posterior al año de reporte del Padrón vehicular.

a/ Se eliminaron de la base de datos 4 registros, cuyas placas se consideraron inconsistentes respecto a la cantidad de caracteres por tipo de servicio del vehículo que se establece en el Apéndice A Normativo de la Norma Oficial Mexicana (NOM-001-SCT-2-2016) de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

b/ Se eliminaron de la base de datos 19 registros, cuyas placas se consideraron inconsistentes respecto a la cantidad de caracteres por tipo de servicio del vehículo que se establece en el Apéndice A Normativo de la Norma Oficial Mexicana (NOM-001-SCT-2-2016) de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

3/ Las cifras expresadas no incluyen las verificaciones realizadas a otros vehículos, pues la evaluación del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable para realizar los pagos al Proveedor Tecnológico se realiza únicamente respecto de los vehículos del padrón vehicular del estado de Jalisco obligados a realizar la verificación vehicular de conformidad con la Cláusula Novena del Contrato 452/19 celebrado entre el Gobierno del Estado de Jalisco y *Worldwide Environmental Products*.

De acuerdo con la tabla anterior, el porcentaje de vehículos del padrón vehicular que acudieron a verificar se incrementó en 53.35%, al pasar de 5.58% en 2021 a 8.70% en 2022. Cabe destacar que durante el mismo periodo la cantidad de vehículos del padrón vehicular del estado obligados a verificar se incrementó en 93.84% al pasar de 1 541 382 vehículos en 2021 a 2 987 879 en 2022. De forma similar, la cantidad de vehículos del padrón vehicular del estado de Jalisco que acudieron a verificar se incrementó en 197.96% al pasar de 87 479 vehículos en 2021 a 260 036 en 2022.

Para determinar la sostenibilidad económica del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, se estimó un pronóstico de la cantidad de vehículos obligados a verificar que acudirían a realizar una prueba de verificación durante el periodo 2023-2038. El pronóstico

en cuestión se estimó usando la base de datos provista por la Secretaría de la Hacienda Pública sobre el Padrón Vehicular del Estado de Jalisco y la base de datos de certificados de verificación vehicular emitidos de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial para los años 2021 y 2022, usando el método de suavizamiento exponencial descrito en Holt, C. (2004). [Forecasting seasonal trends by Exponentially Weighted Moving Averages, International Journal of Forecasting, 20 (1), 5-10]. Cabe destacar que el pronóstico en cuestión toma en cuenta los criterios establecidos en el Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable” y las subsecuentes modificaciones.⁶

Los resultados de la estimación del pronóstico considerando intervalos de confianza estadística del 90% se presenta mediante la siguiente tabla:

⁶El Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable”, para vehículos de uso intensivo en su modalidad taxis y vehículos de plataformas, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 29 de octubre de 2020; el Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable”, para vehículos de combustible diésel y los vehículos de uso oficial estatal y municipal independientemente de su tipo de combustible, que circulen en el Área Metropolitana de Guadalajara, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 31 de diciembre de 2020; el Acuerdo del Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable”, para vehículos de combustible diésel y los vehículos de uso Oficial Estatal y Municipal independientemente de su tipo de combustible, que circulen en el Área Metropolitana de Guadalajara publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” de fecha 31 treinta y uno de diciembre de 2020 dos mil veinte, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 04 de marzo de 2021; el Acuerdo del Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable”, para vehículos de uso intensivo en su modalidad taxi y vehículos de plataformas, publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” de fecha 29 veintinueve de octubre de 2020 dos mil veinte, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 04 de marzo de 2021; el Acuerdo del Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable”, para vehículos de uso intensivo en su modalidad taxi y vehículos de plataformas, publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” de fecha 10 diez de julio de 2021 dos mil veintiuno, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 31 de julio de 2021; el Acuerdo del Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo del Ciudadano Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial del estado de Jalisco, por el que emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable”, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 10 de julio de 2021; el Acuerdo del Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo del Ciudadano Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial del Estado de Jalisco, por el que emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable”, publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” de fecha 10 diez de julio de 2021 dos mil veintiuno y su Modificación publicada el 31 de julio de 2021, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 28 de septiembre de 2021; el Acuerdo el Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo del Ciudadano Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial del Estado de Jalisco, por el que emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable”, publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” de fecha 10 diez de julio de 2021 dos mil veintiuno y su Modificación publicada el 31 de julio de 2021, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 01 de abril de 2022; el Acuerdo del Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual se modifica el Acuerdo del Ciudadano Secretario de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial del Estado de Jalisco, por el que emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable”, publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” de fecha 10 diez de julio de 2021 dos mil veintiuno, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 1 de junio de 2022; el Acuerdo del Secretario del Medio Ambiente y Desarrollo Territorial por el cual modifica su diverso a través del cual emite el Programa de Verificación Vehicular, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 10 de septiembre de 2022; y, el Acuerdo por el cual se aprueba el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco “Verificación Responsable”, publicado en el periodico oficial “El Estado de Jalisco” el 31 de diciembre de 2022.

Tabla 55. Pronóstico puntual y sus intervalos de confianza sobre los vehículos que acudirán a verificar en el periodo 2023-2029

Año	Pronóstico puntual sobre los vehículos que verificarán	Intervalos de confianza ^{1/}	
		Límite inferior	Límite superior
2023	503 453	70 365	936 541
2024	926 333	170 432	1 682 233
2025	1 349 213	376 479	2 321 946
2026	1 772 092	622 905	2 921 280
2027	2 194 972	892 890	3 497 055
2028	2 617 852	1 178 832	4 056 872
2029	3 040 732	1 476 509	4 604 955

Fuente: elaboración propia con base en los registros de certificados de verificación vehicular emitidos por la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial y el Padrón vehicular del Estado de Jalisco proporcionado por la Secretaría de Hacienda Pública para los ejercicios fiscales 2021 y 2022.

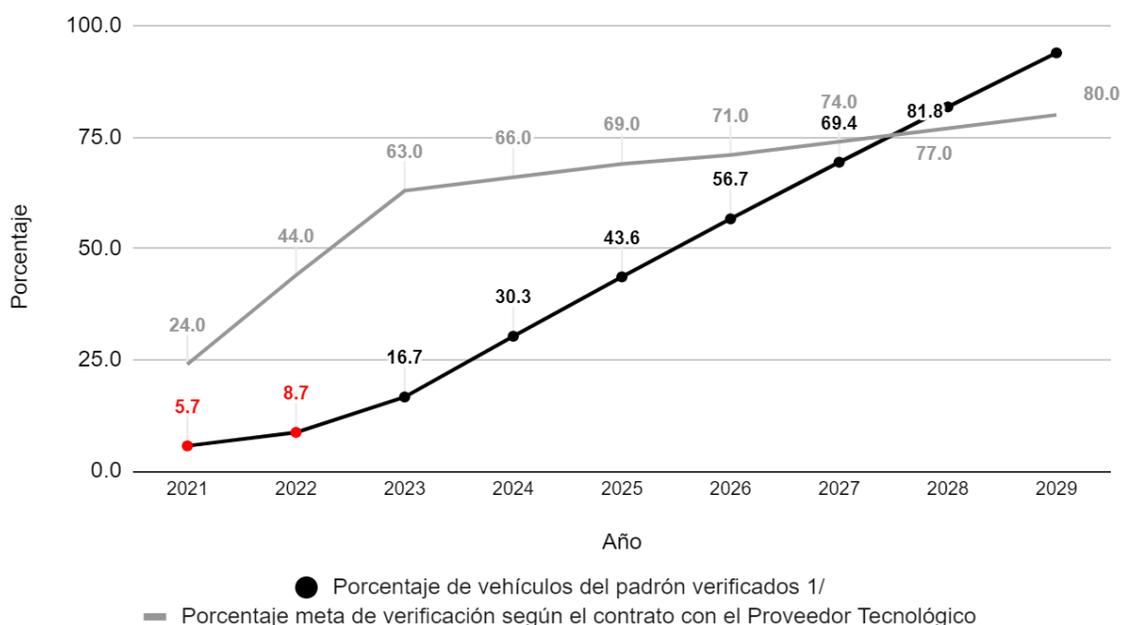
1/ Los intervalos de confianza de las predicciones puntuales consideran un nivel de confianza del 90 por ciento.

De acuerdo con la tabla anterior, en el año 2023 se espera que acudan a verificar aproximadamente 503 453 vehículos, oscilando en un rango de entre 70 365 y 936 541 vehículos. Por otra parte, hacia el año 2029 se espera que acudan a verificar aproximadamente 3 040 732 vehículos, oscilando en un rango de entre 1 476 509 y 4 604 955 vehículos.

Además, para el periodo de vigencia del contrato, se proyectó el crecimiento de los vehículos que integran el padrón verificable a partir del cálculo de la tasa de crecimiento anual del padrón verificable considerado en la Cláusula Novena del Contrato 452/19, celebrado entre el Gobierno de Jalisco y el Proveedor Tecnológico Worldwide Environmental Products, y sus Convenios modificatorios 46/20, 76/21 y 03/23, el cual correspondió a una tasa promedio de 1.15% anual.

A partir del pronóstico puntual de la cantidad de vehículos que acudirán a realizar pruebas de verificación y de la cantidad de vehículos que conformarán el padrón vehicular se calculó el porcentaje de vehículos del padrón verificable que realizarían la verificación para cada año del periodo de vigencia del contrato con el Proveedor Tecnológico y se comparó con la meta porcentaje de vehículos del padrón verificable que se espera realicen la verificación en dicho contrato. Los resultados de los cálculos se presentan mediante la siguiente gráfica:

Gráfica 02. Pronóstico del porcentaje de vehículos del padrón que acudirán a realizar la verificación vehicular en el periodo 2023-2029



Fuente: elaboración propia con base en los registros de certificados de verificación vehicular emitidos por la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial y el Padrón vehicular del Estado de Jalisco proporcionado por la Secretaría de Hacienda Pública para los ejercicios fiscales 2021 y 2022, así como el porcentaje meta de verificaciones para el periodo 2021-2038 establecido en los Convenios modificatorios 46/20, 76/21 y 03/23 realizados al contrato 452/19 del Proveedor Tecnológico signados el 28 de diciembre de 2020, 31 de diciembre de 2021 y el 28 de febrero de 2023.

1/ El porcentaje de vehículos del padrón verificados se calcula como el cociente entre la cantidad de vehículos verificados y la cantidad de vehículos registrados en el padrón vehicular estatal que cumplen con los parámetros para estar obligados, multiplicado por 100. Para realizar el pronóstico se tomaron en cuenta 17 observaciones de los periodos establecidos en los calendarios oficiales de verificación vehicular para los ejercicios fiscales de los años 2021 y 2022.

De acuerdo con el gráfico anterior, a pesar que la tendencia del porcentaje de vehículos del padrón verificados es creciente durante el periodo 2023-2029, los incrementos no son suficientes para alcanzar la meta establecida por el programa sino hasta el año 2028. Esto último implica que, de no realizar cambios estratégicos que permitan incrementar la cantidad de vehículos verificados, se podrían incumplir las metas establecidas en el contrato con el Proveedor Tecnológico, lo que a su vez podría ocasionar que se tengan que ajustar repetidamente los precios unitarios pagados por verificación efectiva, poniendo en riesgo la sostenibilidad económica del Programa de Verificación Responsable y reduciendo los recursos que se destinan al financiamiento de proyectos medioambientales.

En tercer lugar, se analizó la evolución en la distribución porcentual del pago al Proveedor Tecnológico, los Centros de Verificación Responsable y el Fondo para la Protección al Ambiente del Estado de Jalisco durante el periodo 2020-2023, usando la información establecida en los contratos celebrados entre el Proveedor Tecnológico y el Gobierno del Estado. Los resultados del análisis se presentan mediante la siguiente tabla:

Tabla 56. Distribución porcentual del importe por prueba de verificación vehicular entre el Proveedor Tecnológico, los Centros de Verificación Responsable y el Fondo Estatal para la Protección al Ambiente del estado de Jalisco para el periodo 2020-2023

Participante	2020	2021	2022	2023	TMVA ^{2/}
Proveedor Tecnológico	19.95	32.51	32.51	35.05	20.66%
Centros de Verificación Responsable	19.95	46.40	46.40	50.02	35.85%
Fondo Estatal para la Protección Ambiental	60.10	21.09	21.09	14.93	-37.13%

Fuente: elaboración propia con base en los precios unitarios establecidos en el Contrato número 452/19 firmado entre el Gobierno del Estado de Jalisco y *Worldwide Environmental Products*, así como en los Convenios modificatorios referidos.

1/ Se toma como referencia el monto de 500.00 pesos por pago de derechos por el servicio de verificación vehicular realizada conforme al calendario oficial de verificación.

2/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calculó usando la siguiente fórmula:
 $TMVA = [(Valor\ final / Valor\ inicial)^{1/t} - 1] \times 100$; donde $t = (2023 - 2020) = 3$.

De acuerdo con la tabla anterior, el porcentaje del importe por prueba de verificación efectiva que la entidad fiscalizada pagó al Proveedor Tecnológico se incrementó anualmente en 20.66% durante el período 2020-2023, al pasar de 19.95% en 2020 a 35.05% en 2023. De forma similar, el porcentaje del mismo importe que se pagó a los Centros de Verificación Responsable se incrementó anualmente en 35.85%, al pasar de 19.95% en 2020 a 50.02% en 2023. Por el contrario, el porcentaje del importe por prueba de verificación pagado al Fondo Estatal para la Protección Ambiental se redujo anualmente a razón de 37.13% al pasar de 60.10% en 2020 a 14.93% en 2023. Estos valores implican que en tanto no se cumplan las metas establecidas en el contrato con el Proveedor Tecnológico con respecto al número de vehículos verificados anualmente, los porcentajes previamente descritos se seguirán ajustando o podría ser necesario ajustar el importe que pagan los propietarios de los vehículos obligados para realizar las pruebas de verificación.

En resumen, con relación a la gestión de la *supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico*, la SEMADET no contó con un marco de resultados para la *provisión de este entregable*, por lo que careció de instrumentos que le permitieran orientar su gestión hacia resultados, así como conocer y rendir cuentas sobre su desempeño. Además, la SEMADET no documentó las visitas físicas de supervisión de operaciones de los Centros de Verificación Responsable durante el periodo 2020-2022 de conformidad con los artículos 134 y 136 de la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEEEPA). Por otra parte, se pronosticó que no se alcanzaran las metas establecidas en el contrato con el Proveedor Tecnológico sobre la cantidad de vehículos verificados hasta el año 2028. Esto implica que podría ser necesario seguir ajustando los precios unitarios que se pagan por prueba de verificación efectiva o bien ajustar el importe que pagan los vehículos obligados para realizar las pruebas de verificación.

Por lo tanto, se planteó la recomendación 22-DAD-PR-009-101000-A-02 en la que se recomendó a la *Dirección de Regulación de Emisiones Vehiculares de la SEMADET*, y a cualquier área que correspondiera, que diseñara un marco de resultados para el entregable "*supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico*" que permitiera orientar su gestión y dar cuenta de su desempeño; que

documentara los criterios y métodos que se utilicen para determinar el importe del precio unitario por prueba de verificación vehicular efectiva que se asigne al Proveedor Tecnológico y a los Centros de Verificación Responsable; y, en conjunto con la Secretaría de la Hacienda Pública (SHP), que analizara, diseñara e implementara instrumentos o mecanismos orientados a incrementar el cumplimiento de las metas del Programa de Verificación Responsable y asegurara la sostenibilidad económica y operativa del mismo, para el financiamiento de proyectos ambientales que mejoren la calidad del aire en el Estado de Jalisco. Contar con un marco de resultados para la supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico permitiría a la SEMADET cumplir con lo establecido en el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco y el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico (Lineamientos) emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable con relación a que la dependencia debe evaluar y dar seguimiento a sus actividades a través del diseño de indicadores que consideren la Metodología de Marco Lógico para su elaboración; además de proveerle de instrumentos para el seguimiento y la evaluación de su desempeño. También, le permitiría a la SEMADET cumplir con el artículo 72, fracción VII, inciso I) de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEEEPA); y el artículo 6, fracciones III y V del Reglamento de la LEEEPA; el artículo 33, fracción II del Reglamento Interno de la SEMADET en el sentido de analizar, evaluar, elaborar e implementar estudios de planeación financiera de manera coordinada y transparente para el funcionamiento del Programa de Verificación Responsable, de tal manera que se realicen los ajustes necesarios y se logre el financiamiento a los proyectos ambientales que en su caso defina el Fondo Ambiental para la Protección al Ambiente del Estado de Jalisco de acuerdo con en el artículo 1, fracción VIII de las Bases del Programa de Verificación Vehicular del Estado de Jalisco.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó argumentos aclaratorios y una medida de atención. Con relación al hallazgo sobre la disminución del 37.13% en promedio anual en el porcentaje del importe por prueba de verificación vehicular destinado al Fondo Estatal para la Protección Ambiental, manifestó en sus argumentos aclaratorios que *el objetivo del programa como actividad sustantiva no es el de recaudar recursos para el FEPAJ, sino como resultado de su operación, el sobrante una vez que se lleva a cabo el pago por el servicio, va destinado a dicho fondo para la ejecución de proyectos de carácter ambiental y que la SEMADET no considera que se estén poniendo en riesgo los objetivos del programa los cuales son contribuir a la regulación y reducción de emisiones y garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente sano.* Sin embargo, no existe elemento alguno en la redacción del hallazgo en la que este Órgano Técnico haya señalado que esta disminución en el porcentaje del importe por prueba de verificación vehicular destinado al Fondo Estatal para la Protección Ambiental, pusiera en riesgo los objetivos del programa, sino que al considerar esta situación en conjunto con los incrementos al precio unitario pagado al Proveedor Tecnológico y a los Centros de Verificación Responsable, existía el riesgo de que en 2024 el importe recaudado por el pago del derecho de la verificación vehicular pudiera ser insuficiente toda vez que las metas de vehículos verificados no se alcanzarían sino hasta 2028. Esta situación en todo caso pondría en riesgo la sostenibilidad del modelo diseñado en materia de verificación vehicular en el Estado.

La entidad fiscalizada argumentó también con relación al hallazgo sobre la disminución del 37.13% en promedio anual en el porcentaje del importe por prueba de verificación vehicular destinado al Fondo Estatal para la Protección Ambiental, que con el porcentaje del importe por prueba de verificación vehicular se realizaron 3 proyectos en 2020 por un monto de 7.62 millones de pesos y 1 proyecto en 2023 por un monto de 4.95 millones de pesos con recursos del Programa de Verificación Responsable (además del pago en 2023 de 287.42 millones de pesos por el pago de 4 años al Proveedor Tecnológico y a los Centros de Verificación Responsable y de 34 millones de pesos por *pago por verificaciones agendadas por realizarse*). Sin embargo, dicho argumento indica que en 2022, año fiscalizado, no se realizó proyecto ambiental alguno con recursos del Programa de Verificación Responsable, elemento sustantivo del diseño del modelo de verificación vehicular en el estado de Jalisco.

Además, respecto de la ausencia de evidencia documental sobre los métodos de cálculo utilizados para determinar el incremento del importe por prueba de verificación vehicular para los Centros de Verificación Responsable, la entidad fiscalizada argumentó que dicho aumento se realizó con base en lo referido en la Cláusula Décima del Contrato 452/2019 celebrado entre el Gobierno del Estado y el Proveedor Tecnológico *Worldwide Environmental Products*, la cual señala que el precio puede actualizarse anualmente de acuerdo con el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), y que la SEMADET *determinó el cálculo para la actualización de la tarifa de pago a los establecimientos autorizados y centros aire con base al Índice Nacional de Precios al Consumidor para el ejercicio fiscal 2023, considerando un INPC índice general anual del 7.80% al mes de noviembre de 2022*. Sin embargo, el argumento de SEMADET se refiere a los criterios utilizados para el incremento del importe que estuvo vigente para el ejercicio fiscal 2023, no así a los criterios y métodos utilizados para la modificación del precio unitario realizada a finales de diciembre de 2020, cuyo importe estuvo vigente en el ejercicio 2022 y fue materia del análisis. Por lo que los argumentos ofrecidos por la SEMADET no son suficientes para aclarar el aspecto relacionado con la falta de evidencia de los métodos de cálculo utilizados para determinar el incremento del importe establecido a los Centros de Verificación Responsable por prueba de verificación vehicular vigente durante el año 2022.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que los argumentos aclaratorios presentados por la entidad fiscalizada no desestiman los hallazgos en los que se sustenta la recomendación.

Adicionalmente, la entidad fiscalizada planteó una medida de atención, para la cual se propuso la realización de dos actividades: 1) elaborar un marco de resultados para la supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico; y 2) Modificar el procedimiento P-GCA-011 "Supervisión y monitoreo del programa de verificación responsable a los centros de verificación responsable". Sin embargo, únicamente la primera actividad se relaciona con uno de los tres aspectos de la recomendación (*diseñar un marco de resultados para el entregable supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico*), mientras que los aspectos relacionados con documentar criterios y métodos para la determinación del importe del precio unitario por prueba de verificación vehicular efectiva que se paga al Proveedor Tecnológico y a los Centros de Verificación Responsable, y el asociado con analizar, diseñar e implementar instrumentos o mecanismos orientados a incrementar el cumplimiento de las metas del programa en conjunto con la Secretaría de la Hacienda Pública (SHP), no contaron con actividades para su atención.

En ese sentido, la entidad fiscalizada remitió como evidencia de la elaboración de un marco de resultados para la supervisión de la operación de los Centros de Verificación Responsable y del Proveedor Tecnológico el registro de la MIR del Programa Presupuestario 323 Calidad del Aire en el Sistema Estatal de Presupuesto Basado en Resultados, el cual se considera un medio válido para dar prueba de su realización.

Por lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es insuficiente para cubrir los aspectos de mejora referidos en la recomendación.

De igual forma, con base en el hallazgo anterior, se planteó la recomendación 22-DAD-PR-010-104600-A-02, en la cual *se recomendó a la Secretaría de la Hacienda Pública (SHP), y a cualquier otra área que corresponda, que analizara, diseñara e implementara instrumentos o mecanismos orientados a incrementar el cumplimiento de las metas del Programa de Verificación Responsable y asegurar la sostenibilidad económica y operativa del mismo, para el financiamiento de proyectos ambientales que mejoren la calidad del aire en el Estado de Jalisco en conjunto con la SEMADET; así como que documentara los criterios y métodos que se utilicen para determinar el importe del precio unitario por prueba de verificación vehicular que se asigne al Proveedor Tecnológico y a los Centros de Verificación Responsable.* Contar con un mecanismos de evaluación y alternativas para la sostenibilidad del modelo económico del Programa de Verificación Responsable permitiría a la SHP cumplir con el artículo 18, fracción III de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, y el artículo 6, fracciones III y V del Reglamento de la LEEEPA; en el sentido de analizar, evaluar, elaborar e implementar estudios de planeación financiera de manera coordinada y transparente para el funcionamiento del Programa de Verificación Responsable, de tal manera que se realicen los ajustes necesarios y se logre el financiamiento a los proyectos ambientales que en su caso defina el Fondo Ambiental para la Protección al Ambiente del Estado de Jalisco de acuerdo con en el artículo 1, fracción VIII de las Bases del Programa de Verificación Vehicular del Estado de Jalisco.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó una medida de atención, para la cual la entidad fiscalizada propuso tres actividades para atender la recomendación: 1) *Consultar a la SEMADET si es viable una redefinición de metas en el contrato y, en su caso, contribuir a la redefinición de metas y porcentaje mínimo a cumplir de dichas metas, con información del Padrón Vehicular y análisis del mismo;* 2) *Proponer a las autoridades correspondientes un reemplacamiento de todos los tipos circulantes de placas para actualizar y depurar el Padrón Vehicular;* y 3) *Diseñar, proponer y poner a consideración de SEMADET incentivos fiscales en otras contribuciones vehiculares vinculados al cumplimiento de la verificación vehicular.* Las tres actividades se orientan a atender los aspectos de la recomendación relacionados con el análisis, diseño e implementación de instrumentos o mecanismos orientados a incrementar el cumplimiento de las metas del Programa de Verificación Responsable y asegurar la sostenibilidad económica y operativa del mismo.

Al respecto, la Secretaría de la Hacienda Pública estableció como periodo para realizar la primera actividad del 03 de junio al 30 de julio de 2024, el cual se considera un plazo razonable para analizar las metas del contrato y, en su caso, la redefinición de estas. Para la segunda actividad relacionada con el reemplacamiento de vehículos la dependencia no estableció un

plazo, en su lugar indicó que la actividad se dejará como propuesta para la siguiente administración; y para la tercera actividad relacionada con el diseño de incentivos fiscales para el cumplimiento de la verificación vehicular, se estableció como periodo los meses de julio a octubre de 2024, el cual es un periodo razonable pues comprende el momento durante el que se formula la Ley de Ingresos del siguiente ejercicio fiscal.

En este sentido, la Secretaría de la Hacienda Pública estableció como medios de verificación de las actividades los siguientes elementos: 1) *Papeles de trabajo del análisis del padrón, y reporte de resultados del análisis para la redefinición de metas*; 2) *Documentos de análisis que sustenten la propuesta de reemplazamiento, así como las Actas de Entrega-Recepción que describan la propuesta a la siguiente administración*; y, 3) *Ley de Ingresos del ejercicio que corresponda, los decretos y acuerdos que establezcan los beneficios fiscales publicados en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco”*. Los medios de verificación en cuestión se consideran pertinentes.

La Secretaría de la Hacienda Pública manifestó que a la SEMADET le corresponde establecer los criterios para la definición de metas y que a la Secretaría de Administración y al Proveedor Tecnológico les corresponde definir y acordar de la modificación de precios, por lo que su participación se limita a contribuir con algunas acciones a elevar el cumplimiento de las metas.

Finalmente, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

Recomendaciones 22-DAD-PR-011-101000-A-02, 22-DAD-PR-012-104900-A-02 y 22-DAD-PR-013-103700-A-02

De acuerdo con el artículo 7, fracción III, de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, corresponde a las entidades federativas prevenir y controlar la contaminación atmosférica generada por fuentes móviles, con excepción de las que son de competencia federal. Para ello, el artículo 112, fracción V, de la misma Ley señala que las autoridades estatales deben establecer y operar sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación.

En el estado de Jalisco, la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) es la dependencia encargada de establecer y conducir la política sobre la verificación vehicular y de emitir el programa de verificación vehicular de conformidad con el artículo 72, fracción VII, incisos a) y f) de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEEEPA).

Por otra parte, el artículo 7 del Reglamento de la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular (Reglamento de la LEEEPA), estipula que SEMADET, la Secretaría de Seguridad del Estado de Jalisco (SSE) y la Secretaría de Transporte (SETRAN), en el ámbito de sus competencias, deben coordinarse para la implementación de operativos de vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Estado de Jalisco, denominado “Verificación Responsable” (en lo sucesivo Programa de Verificación Responsable) y, en su caso, aplicar medidas de seguridad y sanciones.

Asimismo, la SSE y la SETRAN deben vigilar que todo vehículo que transite u ocupe la vía pública, porte el comprobante de verificación vehicular (con excepción de los vehículos exentos que se citan en el artículo 10 del Reglamento de la LEEEPA⁷), de conformidad con los artículos 57 y 58, fracción I, numeral 1; y 117, numeral 1, de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco (Ley de Movilidad).

En ese sentido, la SSE y la Policía Vial deben sancionar el incumplimiento de la verificación vehicular conforme a los procedimientos establecidos y al calendario oficial del Programa de Verificación Responsable, según lo establecen los artículos 58, numeral 1, fracción II; 60, fracciones V y VI, de la Ley de Movilidad; y, CUARTO transitorio del Acuerdo DIELAG ACU 010/2020 por medio del cual se reformaron los artículos 328 y 329 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Adicionalmente, el artículo 5, numeral 1, fracción XII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco dispone que la SEMADET, la SETRAN y la SSE deben expedir los manuales administrativos necesarios para el desempeño de sus funciones. Estos manuales deben establecer las reglas indispensables para la dirección, coordinación y ejecución de la gestión pública, de conformidad con el artículo 2, fracción XIV, de las Normas Generales de Control Interno para la Administración Pública del Estado de Jalisco; además, las entidades públicas deben contar con procedimientos sustantivos y de apoyo para el logro de metas y objetivos conforme al artículo 8, fracción V de las Normas de Control Interno.

Por otro lado, el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco establece que la SEMADET, SETRAN y SSE, como dependencias del Gobierno del Estado, son responsables de planear, programar, evaluar y dar seguimiento a sus actividades. Además, el artículo 21 de la misma Ley establece que la programación corresponde a la fase en la que las dependencias desarrollan sus programas partiendo de objetivos estratégicos y metas, además de seleccionar a las unidades responsables de su ejecución.

Finalmente, el numeral CUARTO de los “Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico” emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC), establece que los entes públicos deben observar la Metodología de Marco Lógico (MML) a través de las Matrices de Indicadores para Resultados (MIR) para la generación y actualización de sus indicadores de desempeño.

Con base en los criterios previamente descritos, se identificó el siguiente hallazgo:

Se determinó que la SEMADET, la SETRAN y la SSE carecieron de un marco de resultados y de un marco operativo relacionado con la inspección y vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable que les permitiera orientar su gestión hacia resultados, lo que implica el riesgo de haber afectado su desempeño dado que no hay evidencia para considerar que los operativos de socialización realizados durante el ejercicio fiscal 2022 tuvieron una

⁷ Los vehículos exentos de realizar la prueba de verificación vehicular y portar el comprobante en caso de aprobar la prueba son los vehículos híbridos, eléctricos, acuáticos, con pase de estancia temporal, con placas de demostración o permiso provisional de circulación, así como locomotoras, remolques, maquinaria industrial, agrícola, de construcción y minera que opera fuera de vías o carreteras, motocicletas, automóviles clásicos o antiguos, vehículos con placas o permisos de jurisdicción federal, y aquellos vehículos que así se consideren en las disposiciones reglamentarias.

incidencia en el número de vehículos que se verificaron. Por último, se observó que en el año 2022 el porcentaje de vehículos que aprobaron la verificación con respecto a los vehículos obligados a realizar la verificación fue de 7.34%, lo que representó una baja contribución del programa al control de emisiones.

Con el propósito de identificar un marco de resultados relacionado con la *inspección y vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable*, se revisaron las Matrices de Indicadores para Resultados de los programas presupuestarios a cargo de la SEMADET, SSE y SETRAN, que estuvieron vigentes durante el año 2022; sin embargo, no se encontraron objetivos ni indicadores relacionados con las acciones de inspección y vigilancia. Por lo tanto, se determinó que las dependencias mencionadas no contaron con instrumentos programáticos que les permitieran orientar la gestión de este entregable hacia resultados y dar seguimiento a su desempeño.

Por otra parte, con relación al marco operativo relacionado con la *inspección y vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable*, se requirió al Poder Ejecutivo los procedimientos documentados relacionados con la provisión del entregable. Sin embargo, no se remitieron procedimientos que hubieran estado vigentes durante el ejercicio fiscal 2022 y, de acuerdo con los testimonios recabados mediante un grupo de enfoque realizado con personal de la SEMADET, SETRAN y SSE, la planeación y la coordinación de estas actividades de inspección y vigilancia se realizó a partir de mesas de trabajo cuyo resultado principal fue lo que posteriormente se convertirían en operativos para la socialización a conductores sobre el Programa de Verificación Responsable. Asimismo, se requirió a la entidad fiscalizada el registro de los operativos de socialización del Programa de Verificación Responsable realizados durante los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022 y la SEMADET informó que se realizaron 95 operativos de socialización durante 34 semanas del año 2022, en los que se inspeccionaron un total de 29 840 vehículos.

Con la finalidad de contar con una aproximación a la medición de la eficacia con la que se realizó la inspección y vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable, se calculó la tasa de vehículos inspeccionados en los operativos del Programa de Verificación Responsable por cada cien mil vehículos obligados a realizar la verificación vehicular. El método de cálculo empleado se describe a continuación:

$$TVi = (VIi / VOVi) \times 100\,000$$

Donde:

TVi = Tasa de vehículos inspeccionados en operativos para el cumplimiento del Programa de Verificación Responsable por cada cien mil vehículos obligados a realizar la verificación vehicular durante el ejercicio fiscal *i*.

VIi = Cantidad de vehículos inspeccionados en los operativos para el cumplimiento del Programa de Verificación Vehicular durante el ejercicio fiscal *i*.

VOVi = Cantidad de vehículos obligados a realizar la verificación vehicular durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Adicionalmente, como una aproximación a la medición de la eficiencia con la que la entidad fiscalizada realizó las actividades de *inspección y vigilancia del Programa de Verificación Responsable*, se calculó el promedio de vehículos inspeccionados por cada operativo para el

cumplimiento del Programa de Verificación Responsable. El método de cálculo empleado se describe a continuación:

$$PVI_i = VI_i / ORI$$

Donde:

PVI_i = Promedio de vehículos inspeccionados por operativo de socialización del Programa de Verificación Responsable realizados durante el ejercicio fiscal *i*.

VI_i = Vehículos inspeccionados durante el ejercicio fiscal *i*.

ORI = Cantidad de operativos realizados durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Los resultados de los cálculos de los indicadores descritos previamente para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022 se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 57. Vehículos inspeccionados en operativo para el cumplimiento del Programa de Verificación Responsable durante el ejercicio fiscal 2022

Variables / Indicadores	2020	2021	2022
Cantidad de operativos realizados para la socialización a conductores sobre el Programa de Verificación Responsable <i>OR</i>	0	0	95
Cantidad de vehículos inspeccionados en los operativos de socialización a conductores sobre el Programa de Verificación Responsable <i>VI</i>	0	0	29 840
Cantidad de vehículos obligados a realizar la verificación vehicular <i>VOV</i>	69 474	1 541 382	2 987 879
Tasa de vehículos inspeccionados en operativos del Programa de Verificación Responsable por cada cien mil vehículos obligados <i>TVI = (VI/VOV) × 100 000</i>	0	0	999
Promedio de vehículos inspeccionados por operativo para el cumplimiento del Programa de Verificación Responsable <i>PVI = (VI / OR)</i>	NA ^{1/}	NA ^{1/}	314

Fuente: elaboración propia con base en el registro de operativos de socialización del Programa de Verificación Responsable durante el ejercicio fiscal 2022 remitido por la SEMADET, y la información en el Padrón Vehicular del Estado de Jalisco proporcionado por la Secretaría de Hacienda Pública para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ NA = No Aplica, dado que no se realizaron operativos de supervisión durante el año y, por lo tanto, el denominador es cero.

De acuerdo con la tabla anterior, por cada cien mil vehículos obligados a verificar durante el año 2022 se inspeccionaron 999 vehículos. Esto implica que en los operativos de socialización se inspeccionaron aproximadamente 1% de los vehículos obligados a verificar. Por otra parte, la tabla refiere que en promedio en cada operativo de socialización a conductores del Programa de Verificación Vehicular se inspeccionaron 314 vehículos.

Para complementar el análisis anterior, se estimó un modelo de regresión lineal para estudiar la relación entre la cantidad de vehículos inspeccionados en los operativos de socialización del Programa de Verificación Responsable y la cantidad de vehículos que acudieron a realizar la

prueba de verificación durante el ejercicio fiscal 2022. La ecuación que define el modelo estimado se describe a continuación:

$$\ln Verificados_{ei} = \hat{b}_0 + \hat{b}_1 \ln Inspeccionados_{ei} + \varepsilon_{ei}$$

Donde:

$\ln Verificados_e$ = Cantidad de vehículos que realizaron pruebas de verificación durante la semana e del ejercicio fiscal 2022 expresada en términos de logaritmos naturales .

\hat{b}_0 = Valor de la constante o intercepto de la regresión que mide el promedio de la cantidad de vehículos verificados independientemente de que se realicen los operativos de socialización.

\hat{b}_1 = Valor de la pendiente de la regresión que mide la variación porcentual del número de vehículos verificados respecto a la variación porcentual del número de vehículos inspeccionados en los operativos de socialización.

$\ln Inspeccionados_{ei}$ = Cantidad de vehículos inspeccionados en los operativos de socialización del programa de verificación responsable durante la semana número e del ejercicio fiscal 2022 expresada en términos de logaritmos naturales.

ε_{ei} = Valor del término de error estocástico del modelo de regresión.

El modelo de regresión previamente descrito se estimó mediante la técnica de Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO) usando series de datos semanales para el periodo comprendido entre la última semana de mayo y la última semana de diciembre (semanas 22 a la 52) del ejercicio fiscal 2022, resultando en un total de 31 observaciones por serie. Para facilitar el análisis estadístico, los valores de las series de vehículos verificados e inspeccionados se expresan en términos de logaritmos naturales⁸. Adicionalmente, la estimación supone que los efectos de las actividades de inspección y vigilancia para el cumplimiento del programa de verificación pueden presentarse con un periodo de desfase, de tal forma que la cantidad de vehículos inspeccionados en los operativos de socialización en la semana t se relacionaron con el número de vehículos verificados en la semana t + 1. Por otra parte, debido al tamaño reducido de la muestra de datos los errores estándar asociados a los coeficientes del modelo se calcularon mediante el método de remuestreo siguiendo el procedimiento descrito en Cameron, Gelbach y Miller (2008)⁹.

Los resultados de la estimación del modelo de regresión se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 58. Modelo de regresión lineal entre el número de vehículos verificados e inspeccionados por los operativos de socialización durante el ejercicio fiscal 2022

Variable dependiente: ln (Cantidad de vehículos que realizaron pruebas de verificación)
Método: Mínimos Cuadrados Ordinarios
Errores estándar: Método de remuestreo (<i>Wild Bootstrap</i>)

⁸ El uso de los valores de las series expresados en términos de logaritmos naturales permite reducir el sesgo y hacer que los datos se asemejen a una distribución de probabilidad normal. En este contexto, los coeficientes estimados proporcionan una medida de cambio porcentual de la variable correspondiente.

⁹ Para una descripción sobre el método de remuestreo utilizado para calcular los errores estándar de los coeficientes del modelo de regresión véase Cameron, A. C., Gelbach, J. B., y Miller, D. L. (2008). Bootstrap-based improvements for inference with clustered errors. *The Review of Economics and Statistics*, 90(3), pp. 414-427.

Variables en el modelo	Coefficiente	Error estándar ^{1/}	Estadístico -t	P-value
Constante (\hat{b}_0)	6.7249	1.0827	6.2114	0.0000
ln (Cantidad de vehículos inspeccionados en los operativos de sociabilización del programa de verificación responsable) (\hat{b}_1)	0.2623	0.1645	1.5947	0.1216
Estadísticos de bondad de ajuste del modelo				
R ²	0.0635	Estadístico F		2.4241
R ² - Ajustado	0.0313	P-value		0.1303
Observaciones	31	Grados de libertad		29
Pruebas de diagnóstico de modelo de regresión lineal				
Estadístico de Jarque-Bera de los residuales ^{2/}	3.59418	Estadístico de Durbin-Watson ^{3/}		0.2559
P-value	0.16578	P-value		0.0000
Estadístico de Breusch-Pagan ^{4/}	3.6237	Estadístico RESET de Ramsey ^{5/}		0.0545
P-value	0.4276	P-value		0.9471

Fuente: elaboración propia con datos provistos por el Poder Ejecutivo sobre la cantidad de vehículos verificados e inspeccionados por los operativos de socialización del programa de verificación responsable durante el período comprendido entre las semanas 22 y 52 del ejercicio fiscal 2022.

1/ La estimación de los errores estándar de los coeficientes del modelo de regresión se calcularon usando el procedimiento de remuestreo (*wild bootstrap*) descrito en Cameron, A. C., Gelbach, J. B., y Miller, D. L. (2008).

2/ La hipótesis nula de la prueba de normalidad de Jarque-Bera supone que los residuales estimados por el modelo de regresión lineal siguen una distribución de probabilidad normal. La hipótesis nula se rechaza cuando el *p-value* es menor a 0.05.

3/ La hipótesis nula de la prueba de autocorrelación de Durbin-Watson supone que no existe correlación entre los residuales estimados por el modelo de regresión lineal. La hipótesis nula se rechaza cuando el *p-value* es menor a 0.05.

4/ La hipótesis nula de la prueba de Breusch-Pagan supone que la varianza de los residuales estimados por el modelo de regresión es constante (i.e. homocedasticidad). La hipótesis nula se rechaza cuando el *p-value* es menor a 0.05.

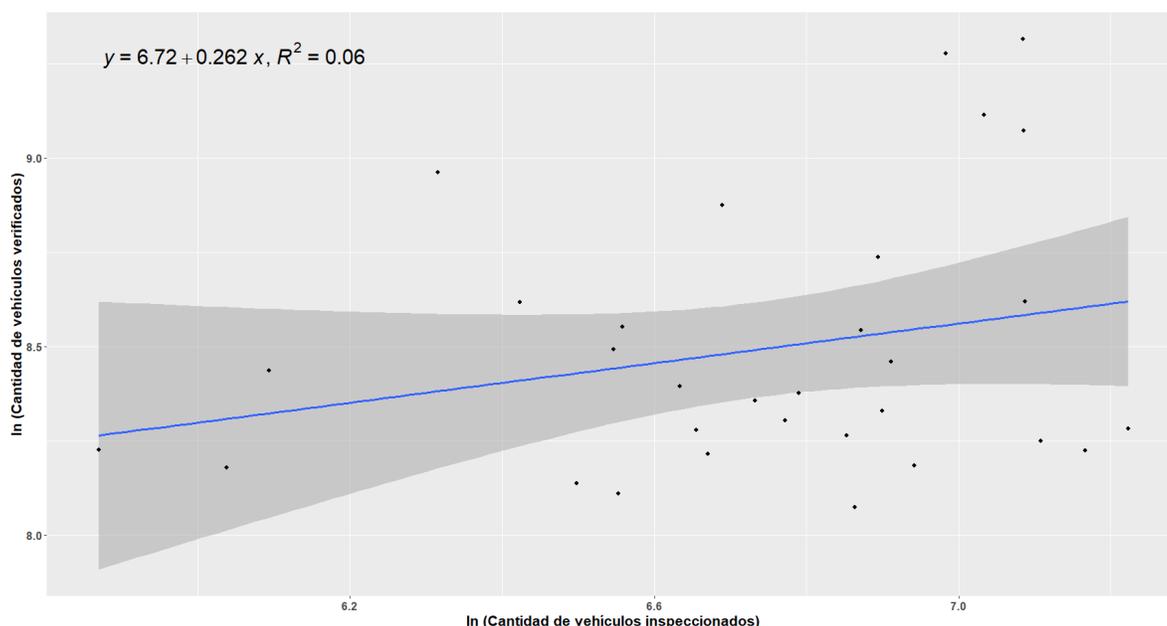
5/ La hipótesis nula de la prueba RESET de Ramsey supone que el modelo de regresión está bien especificado. La hipótesis nula se rechaza cuando el *p-value* es menor a 0.05.

De acuerdo con la tabla anterior, los coeficientes estimados por el modelo de regresión son 6.7249 para el caso de la constante (\hat{b}_0) y de 0.2623 para el caso de la pendiente (\hat{b}_1). De estos coeficientes únicamente el valor de la constante resultó ser estadísticamente significativo a un nivel de confianza del 95%. El valor estimado para el coeficiente de la constante de la regresión implica que, independientemente de que la SEMADET, SSE y SETRAN realizaran los operativos de socialización, en promedio se verificaron semanalmente 833 vehículos durante el

período analizado.¹⁰ Sin embargo, el valor de la pendiente del modelo de regresión no resultó ser estadísticamente significativo, lo que implica que los operativos de socialización realizados durante el ejercicio fiscal 2022 no tuvieron una relación con el número de vehículos que se verificaron.

En cuanto a la bondad de ajuste del modelo, la misma tabla muestra que el coeficiente de determinación (R^2) registró un valor de 0.0635 que implica que la cantidad de vehículos inspeccionados en los operativos de socialización sólo explican 6.35% de la variabilidad en el número de vehículos verificados durante el período de análisis. Por otra parte, el valor del estadístico F resultó ser de 2.4241 y su p-value asociado fue de 0.1303 lo que implica que, en conjunto, los valores de los coeficientes estimados por el modelo no son distintos de cero y, por tanto, valida que los vehículos inspeccionados en los operativos no guardan una relación estadísticamente significativa con la cantidad de vehículos verificados. La representación gráfica de los datos y el modelo de regresión estimado se presenta en la siguiente gráfica:

Gráfica 03. Diagrama de dispersión entre la cantidad de vehículos verificados e inspeccionados por los operativos de socialización durante el ejercicio fiscal 2022 ^{1/}



Fuente: elaboración propia con datos provistos por las entidades fiscalizadas sobre la cantidad de vehículos verificados e inspeccionados por los operativos de sociabilización del programa de verificación vehicular responsable durante el ejercicio fiscal 2022.

1/ La línea sólida representa la recta de regresión estimada por el modelo de regresión y el área sombreada se refiere al intervalo de confianza de la regresión a un nivel de significancia estadística del 95%.

Por otra parte, se verificó la validez estadística de los supuestos de normalidad, no autocorrelación y homocedasticidad de los residuales del modelo de regresión usando una batería de pruebas estadísticas. La tabla muestra que el valor del estadístico de Jarque-Bera es

¹⁰ Debido a que la regresión se estimó usando los valores de las series expresadas en términos de logaritmos naturales los coeficientes estimados también se expresan en dicha unidad de medida. Por lo tanto, para conocer su valor absoluto debe utilizarse la función inversa al logaritmo, es decir $\exp(6.7249)=832.8512$

de 3.59418 y su *p-value* asociado es de 0.16578, lo que permite no rechazar la hipótesis nula de normalidad de los residuales a un nivel de significancia estadística del 1%. Por otra parte, el valor del estadístico de Durbin-Watson fue de 0.2559 y su *p-value* asociado es de 0.0000, lo que supone el rechazo de la hipótesis nula de no autocorrelación de los residuales del modelo. Por esta razón, la estimación del modelo considera el método de remuestreo para calcular los errores estándar de los coeficientes. La misma tabla también muestra que el valor del estadístico de Breusch-Pagan fue de 3.6237 y su *p-value* es de 0.4276 lo que implica que no se puede rechazar la hipótesis nula de homocedasticidad (i.e. varianza constante) de los residuales. Por último, se calculó el estadístico RESET de Ramsey que tuvo un valor de 0.0545 y un *p-value* de 0.9471 lo que implica que el modelo de regresión está bien especificado y, potencialmente, no tiene problemas de sesgo de estimación por variables omitidas.

Por último, a partir de la información provista por la entidad fiscalizada y como una aproximación a la eficacia del Programa de Verificación Vehicular se calculó el porcentaje de vehículos del padrón que aprobaron la verificación vehicular con respecto a los vehículos obligados a verificar. Para ello se empleó el siguiente método de cálculo:

$$PVAi = (VAi / VOVi) \times 100$$

Donde:

PVAi = Porcentaje de vehículos del padrón que aprobaron la verificación vehicular con respecto a los vehículos del padrón obligados a realizar la verificación durante el ejercicio fiscal *i*.

VAi = Cantidad de vehículos del padrón que aprobaron la verificación vehicular durante el ejercicio fiscal *i*.

VOVi = Cantidad de vehículos obligados a realizar la verificación vehicular durante el ejercicio fiscal *i*.

i = Ejercicio fiscal: 2020, 2021 o 2022.

Los resultados para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022 de dichos indicadores se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 59. Porcentaje de vehículos del padrón que aprobaron la verificación vehicular con respecto a los vehículos obligados a verificar para el periodo 2020-2022

Variables / Indicador	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Cantidad de vehículos obligados a realizar la verificación vehicular <i>VSV</i>	69 474	1 541 382	2 987 879	555.80%
Cantidad de vehículos del padrón que aprobaron la prueba de verificación vehicular <i>VA</i>	4 978	72 741 ^{a/}	219 443 ^{b/}	563.95%

Variables / Indicador	2020	2021	2022	TMVA ^{1/}
Porcentaje de vehículos del padrón que aprobaron la verificación vehicular con respecto a los vehículos obligados a verificar $PVA = (VA / VSV) \times 100$	7.17%	4.72%	7.34%	1.24%

Fuente: elaboración propia con base en los registros de certificados de verificación vehicular emitidos por la SEMADET durante los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022, así como el Padrón Vehicular del Estado de Jalisco proporcionado por la Secretaría de Hacienda Pública para los ejercicios fiscales 2020, 2021 y 2022.

1/ La Tasa Media de Variación Anual (TMVA) se calcula usando la siguiente fórmula: $TMVA = \frac{[(\text{valor final} - \text{valor inicial}) / t] \times 100}{\text{valor inicial}}$; donde $t = (2022 - 2020) = 2$.

a/ Se eliminaron de la base de datos del Padrón Vehicular del Estado de Jalisco 4 registros, cuyas placas se consideraron inconsistentes respecto a la cantidad de caracteres por tipo de servicio del vehículo que se establece en el Apéndice A Normativo de la Norma Oficial Mexicana (NOM-001-SCT-2-2016) de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

b/ Se eliminaron de la base de datos 19 registros, cuyas placas se consideraron inconsistentes respecto a la cantidad de caracteres por tipo de servicio del vehículo que se establece en el Apéndice A Normativo de la Norma Oficial Mexicana (NOM-001-SCT-2-2016) de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

De acuerdo con la tabla anterior, el porcentaje de vehículos inscritos en el Padrón Estatal Vehicular que aprobaron la verificación con respecto a los vehículos obligados a verificar se incrementó anualmente en 1.34%, al pasar de 7.17% en 2020 a 7.34 en 2022. Cabe destacar que dicho incremento no fue constante en el tiempo ya que durante el ejercicio fiscal 2021 el porcentaje de vehículos que aprobó la verificación fue de 4.72%.

En resumen, la entidad fiscalizada careció de un marco de resultados y de un marco operativo para realizar la *inspección y vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable* que le permitiera orientar su gestión hacia resultados y para establecer los procedimientos para su provisión, respectivamente, y se determinaron indicios de la afectación de su desempeño toda vez que: a) la tasa de vehículos inspeccionados en operativos del Programa de Verificación Responsable por cada cien mil vehículos obligados fue de 999, y el promedio de vehículos inspeccionados por operativo fue de 314, pero al no existir objetivos, metas ni información de años previos se desconoce la eficacia y la eficiencia de la entidad fiscalizada en la realización de las acciones de inspección y vigilancia; b) de acuerdo con el análisis de regresión lineal realizado a partir de los datos provistos por la entidad fiscalizada no existe evidencia para sostener que existe una correlación entre los operativos de socialización y los vehículos que acuden a realizar las pruebas de verificación vehicular; y, c) únicamente el 7.34% de los vehículos obligados a realizar la prueba de verificación obtuvieron un resultado aprobatorio durante 2022.

Por lo tanto, se formuló la recomendación 22-DAD-PR-011-101000-A-02, en la que se recomendó a la SEMADET, que diseñara e implementara un marco operativo y un marco de resultados para la *inspección y vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable*, que prevea las funciones y actividades que le correspondan, así como que estableciera los objetivos e indicadores que le permita controlar su gestión y rendir cuentas sobre sus respectivos resultados; y, en conjunto con la SETRAN y la SSE, que estudiara, diseñara e implementara estrategias, mecanismos o instrumentos de política pública, complementarios a los operativos de inspección o de socialización, orientados a incrementar la cantidad de vehículos que acuden a realizar la prueba de verificación vehicular. Contar con un

marco operativo y un marco de resultados para la provisión de la *inspección y vigilancia al cumplimiento del Programa de Verificación Responsable* permitiría a la SEMADET cumplir con lo establecido en el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco y el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico (Lineamientos) emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable con relación a que la dependencia debe evaluar y dar seguimiento a sus actividades a través del diseño de indicadores que consideren la Metodología de Marco Lógico para su elaboración, además de cumplir con lo establecido en artículo 5, numeral 1, fracciones I y XII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, con relación a que las dependencias de la Administración Pública del Estado, deben contar con manuales administrativos necesarios para su correcto funcionamiento y conducir sus actividades de forma ordenada. Por otro lado, contar con estrategias, mecanismos o instrumentos de política pública, complementarios a los operativos de inspección o de socialización, orientados a aumentar la cantidad de vehículos que acuden a realizar la prueba de verificación vehicular permitiría cumplir con el artículo 6, fracción VI del Reglamento de la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular en el sentido de procurar el cumplimiento del Programa de Verificación Responsable, así como garantizar su sostenibilidad.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó una medida de atención para la cual se propuso realizar tres actividades: 1) elaboración de una actividad dentro de la MIR que acreditará el cumplimiento de la recomendación; 2) generar procedimientos para fortalecer el marco operativo de la inspección y vigilancia; y, 3) en conjunto con la SETRAN y SSE, estudiar mecanismos para orientar el incremento en el cumplimiento al programa de verificación responsable. Las tres actividades cuentan con responsables de su realización y plazos adecuados, además las dos primeras se reportan como realizadas.

Para verificar el cumplimiento de las actividades, la entidad fiscalizada planteó como medios de verificación los siguientes documentos: 1) *Adecuación Programática de la MIR 10000 323 Folio 730*; 2) *Procedimiento P-GCA-016 Análisis de resultados en la implementación de operativos*; 3) *Procedimiento P-GCA-017 Análisis y diseño de rutas y polígonos de inspección y vigilancia para los operativos*. Adicionalmente, para la tercera actividad se propone la presentación de las minutas de reuniones y actas de los acuerdos entre las Secretarías responsables. En los tres casos, los medios de verificación se consideran válidos, y serán revisados por este Órgano Técnico durante la etapa de seguimiento para verificar que se realicen dichas actividades.

En relación a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

Derivado del mismo hallazgo se formuló la recomendación 22-DAD-PR-012-104900-A-02, donde se recomendó a la SETRAN que diseñara e implementara un marco operativo y un marco de resultados para la inspección y vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable, que previera las funciones y actividades que le correspondieran, así como que estableciera los objetivos e indicadores que le permitieran controlar su gestión y rendir cuentas sobre sus respectivos resultados; y en conjunto con la SEMADET y la SSE que

estudiara, diseñara e implementara estrategias, mecanismos o instrumentos de política pública, complementarios a los operativos de inspección o de socialización, orientados a incrementar la cantidad de vehículos que acuden a realizar la prueba de verificación vehicular. Contar con un marco operativo y un marco de resultados para la provisión de la *inspección y vigilancia al cumplimiento del Programa de Verificación Responsable* permitiría a la SETRAN cumplir con lo establecido en el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco y el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico (Lineamientos) emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable con relación a que la dependencia debe evaluar y dar seguimiento a sus actividades a través del diseño de indicadores que consideren la Metodología de Marco Lógico para su elaboración, además de cumplir con lo establecido en artículo 5, numeral 1, fracciones I y XII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, con relación a que las dependencias de la Administración Pública del Estado, deben contar con manuales administrativos necesarios para su correcto funcionamiento y conducir sus actividades de forma ordenada. Por otro lado, contar con estrategias, mecanismos o instrumentos de política pública, complementarios a los operativos de inspección o de socialización, orientados a aumentar la cantidad de vehículos que acuden a realizar la prueba de verificación vehicular permitiría cumplir con el artículo 6, fracción VI del Reglamento de la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación Vehicular en el sentido de procurar el cumplimiento del Programa de Verificación Responsable, así como garantizar su sostenibilidad.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó argumentos justificativos y una medida de atención. Con parte de sus argumentos justificativos, la SETRAN argumentó que le corresponde a la SEMADET diseñar la estrategia, coordinar los trabajos y llevar a cabo los operativos que corresponde al Programa de Verificación Responsable y que la Dirección General de Supervisión al Transporte únicamente tiene un rol auxiliar, que se limita a apoyar en sus necesidades en materia de transporte público a la SEMADET, y como evidencia de ello adjuntaría el oficio ST/DGSTP110/2024, sin embargo este oficio no fue remitido como parte de la respuesta, por lo que resulta imposible realizar una valoración sobre el mismo. Además, de acuerdo con el artículo 7 del Reglamento de la LEEPA, la SETRAN, en el ámbito de sus respectivas competencias, se debe coordinar con la SSE y la SEMADET en la implementación de estos operativos, y dado que la recomendación sugirió que definiera un marco operativo y un marco de resultados para la inspección y vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable, que previera funciones y actividades que le corresponden, se considera que los argumentos son inválidos para justificar la inaplicabilidad de la recomendación.

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que los argumentos justificativos presentados por la entidad fiscalizada no demuestran la inaplicabilidad de la recomendación.

Adicionalmente, la entidad fiscalizada planteó una medida de atención, para la cual se propuso realizar tres actividades: 1) la revisión de fichas MIR; 2) el envío de oficio a la Secretaría de la Hacienda Pública para la solicitud de cambios y apertura del Sistema Estatal de Gestión para Resultados (SEGR); y, 3) la captura en el SEGR. Las tres actividades en cuestión son congruentes con uno de los aspectos previstos en la recomendación, toda vez que se sugirió

diseñar un marco de resultados que le permita a la entidad fiscalizada controlar su gestión y rendir cuentas sobre sus resultados en la provisión del entregable. Por otra parte, los plazos fijados para el desahogo de las actividades son razonables y dos actividades se reportaron como realizadas. Por último, los medios de verificación propuestos por la entidad fiscalizada se consideran pertinentes para dar cuenta de las actividades.

En ese sentido, la entidad fiscalizada solamente planteó actividades relacionadas con el diseño de un marco de resultados, pero omitió presentar actividades relacionadas con dos aspectos más de la recomendación: 1) el diseño de un marco operativo para la provisión del entregable, y 2) plantear actividades para estudiar, diseñar e implementar estrategias, mecanismos o instrumentos de política pública, complementarios a los operativos de inspección o de socialización, orientados a incrementar la cantidad de vehículos que acuden a realizar la prueba de verificación vehicular, toda vez que, de acuerdo con el artículo 7 del Reglamento de la LEEPA, la SETRAN, en el ámbito de sus respectivas competencias, se debe coordinar con la SSE y la SEMADET en la implementación de estos operativos. Por ello, se consideró que la medida de atención fue insuficiente para cubrir los aspectos recomendados.

Finalmente, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es insuficiente para cubrir los aspectos de mejora referidos en la recomendación.

Con base en el mismo hallazgo, se planteó la recomendación 22-DAD-PR-013-103700-A-02, en la cual *se recomendó a la SSE que diseñara e implementara un marco operativo y un marco de resultados para la inspección y vigilancia del cumplimiento del Programa de Verificación Responsable, que previera las funciones y actividades que le correspondieran, así como establecer los objetivos e indicadores que le permitieran controlar su gestión y rendir cuentas sobre sus respectivos resultados; y en conjunto con la SEMADET y la SETRAN que estudiara, diseñara e implementara estrategias, mecanismos o instrumentos de política pública, complementarios a los operativos de inspección o de socialización, orientados a incrementar la cantidad de vehículos que acuden a realizar la prueba de verificación vehicular.* Contar con un marco operativo y un marco de resultados para la provisión de la *inspección y vigilancia al cumplimiento del Programa de Verificación Responsable* permitiría a la SSE cumplir con lo establecido en el artículo 8 de la Ley del Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público del Estado de Jalisco y el numeral CUARTO de los Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico (Lineamientos) emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable con relación a que la dependencia debe evaluar y dar seguimiento a sus actividades a través del diseño de indicadores que consideren la Metodología de Marco Lógico para su elaboración, además de cumplir con lo establecido en artículo 5, numeral 1, fracciones I y XII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, con relación a que las dependencias de la Administración Pública del Estado, deben contar con manuales administrativos necesarios para su correcto funcionamiento y conducir sus actividades de forma ordenada. Por otro lado, contar con estrategias, mecanismos o instrumentos de política pública, complementarios a los operativos de inspección o de socialización, orientados a aumentar la cantidad de vehículos que acuden a realizar la prueba de verificación vehicular permitiría cumplir con el artículo 6, fracción VI del Reglamento de la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Verificación

Vehicular en el sentido de procurar el cumplimiento del Programa de Verificación Responsable, así como garantizar su sostenibilidad.

Como respuesta a ello, la entidad fiscalizada presentó argumentos justificativos y una medida de atención. En sus argumentos justificativos la Secretaría de Seguridad expresó que no cuenta con atribuciones para *diseñar e implementar estrategias, mecanismos o instrumentos de política pública, complementarios a los operativos de inspección o de socialización, pues corresponden exclusivamente a la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial, por las atribuciones conferidas en la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico*, por lo que se considera un argumento válido para justificar la imposibilidad de emprender acciones para el estudio, diseño e implementación de estrategias, mecanismos o instrumentos de política pública complementarios a los operativos de inspección o de socialización, orientados a incrementar la cantidad de vehículos que acuden a realizar la prueba de verificación vehicular.

Para ello, la evidencia empleada por la Secretaría de Seguridad es suficiente y congruente para sostener su argumento, y representa un soporte válido pues hace referencia a dos instrumentos normativos: 1) la Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEEEPA) (artículo 72); y, 2) el Reglamento de la LEEEPA en materia de Verificación Vehicular (artículos 3 y 4).

Con base a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que los argumentos justificativos presentados por la entidad fiscalizada son pertinentes para sostener la inaplicabilidad de un elemento de la recomendación.

Adicionalmente, la entidad fiscalizada planteó una medida de atención, para la cual, la Secretaría de Seguridad en su respuesta hizo referencia a dos actividades para atender la recomendación: 1) *Crear un Indicador dentro de la Matriz de Indicadores de resultados (MIR) de la colaboración de la Comisaría Vial en el Programa de Verificación Responsable*; y 2) *Realizar gestiones para la integración en el Manual de Organización y Procedimientos de la Secretaría de Seguridad, respecto al proceso de participación de la Policía Vial en la vigilancia del cumplimiento del programa de “Verificación Responsable”*. Las dos actividades atienden los aspectos de la recomendación relacionados con contar con un marco de resultados y un marco operativo para orientar la gestión hacia resultados, además cuentan con plazos razonables, dado que ambas actividades se reportan como realizadas.

Al respecto, la entidad fiscalizada estableció como medio de verificación para la primera actividad la ficha técnica del indicador y para la segunda la documentación del Procedimiento denominado “Colaboración en operativos para el cumplimiento del Programa de Verificación Responsable”, ambos documentos se consideran adecuados y fueron remitidos como parte de su respuesta. Además, para dar cuenta del cumplimiento de la medida de atención en lo que respecta a las gestiones administrativas, la entidad fiscalizada adjuntó a su respuesta dos oficios, uno mediante el cual solicita a la Secretaría de la Hacienda Pública acceso al Sistema Estatal de Gestión para Resultados para realizar modificaciones a la Matriz de indicadores para Resultados a efecto de agregar el indicador mencionado; y, otro, donde se pide a la Dirección de Control de Riesgos agregar a la bitácora de cambios el procedimiento referido para su revisión y dictaminación.

En relación a lo anterior, este Órgano Técnico determinó que la medida de atención presentada por la entidad fiscalizada, es pertinente dado que se orienta en el mismo sentido que la recomendación.

VI. Acciones derivadas de la fiscalización

Derivado de los procedimientos de auditoría realizados, se identificaron diez hallazgos y se formularon trece recomendaciones. La recomendación derivadas del presente ejercicio de auditoría se clasificaron en los siguientes tipos: 1) de gestión, orientadas hacia ámbitos particulares de la gestión, que contribuyan a corregir y mejorar las condiciones para el mejor desempeño; 2) gestión y eficacia, orientadas hacia aspectos relacionados con el marco de resultados y que contribuyan a la mejora en el cumplimiento de metas y objetivos; 3) gestión y eficiencia, orientadas hacia aspectos relacionados con el marco operativo, que contribuyan a la mejora del rendimiento de los recursos invertidos en la generación de bienes o servicios; y, 4) de política pública, orientadas a modificar o corregir la lógica de la gestión del objeto analizado, o bien alguno de sus elementos de diseño.

Tabla 60.- Estatus de las recomendaciones

Código de recomendación	Tipo de recomendación	Tipo de respuesta del ente	Estatus
22-DAD-PR-001-104900-A-02	Gestión	Aclaración y Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso
22-DAD-PR-002-104900-A-02	Gestión y Eficacia	Aclaración y Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso
22-DAD-PR-003-104900-A-02	Gestión y Eficiencia	Aclaración y Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso
22-DAD-PR-004-104900-A-02	Gestión y Eficacia	Justificación y Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso
22-DAD-PR-005-104900-A-02	Política pública	Aclaración y Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso
22-DAD-PR-006-104900-A-02	Gestión y Eficacia	Aclaración y Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso
22-DAD-PR-007-101000-A-02	Gestión y Eficacia	Aclaración y Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso
22-DAD-PR-008-101000-A-02	Gestión	Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso

Código de recomendación	Tipo de recomendación	Tipo de respuesta del ente	Estatus
22-DAD-PR-009-101000-A-02	Gestión y Eficacia	Aclaración y Medida de Atención	No atendida
22-DAD-PR-010-104600-A-02	Gestión y Eficacia	Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso
22-DAD-PR-011-101000-A-02	Política Pública	Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso
22-DAD-PR-012-104900-A-02	Política Pública	Justificación y Medida de Atención	No atendida
22-DAD-PR-013-103700-A-02	Política Pública	Justificación y Medida de Atención	Con medidas de atención en proceso

Fuente: elaboración propia.

Contenido

I. Objeto y objetivos de la revisión.....	1
II. Alcance.....	2
III. Desarrollo de trabajos de auditoría.....	3
IV. Procedimientos aplicados.....	3
V. Resultados.....	12
Sobre el desempeño de la Administración Pública Centralizada del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco en el cumplimiento del mandato de la regulación del servicio de transporte público.....	12
Recomendación 22-DAD-PR-001-104900-A-02.....	14
Recomendación 22-DAD-PR-002-104900-A-02.....	22
Recomendación 22-DAD-PR-003-104900-A-02.....	29
Recomendación 22-DAD-PR-004-104900-A-02.....	36
Recomendación 22-DAD-PR-005-104900-A-02.....	47
Recomendación 22-DAD-PR-006-104900-A-02.....	57
Sobre el desempeño de la Administración Pública Centralizada del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco en el cumplimiento del mandato de la regulación de la verificación vehicular.....	74
Recomendación 22-DAD-PR-007-101000-A-02.....	77
Recomendación 22-DAD-PR-008-101000-A-02.....	102
Recomendaciones 22-DAD-PR-009-101000-A-02 y 22-DAD-PR-010-104600-A-02.....	110
Recomendaciones 22-DAD-PR-011-101000-A-02, 22-DAD-PR-012-104900-A-02 y 22-DAD-PR-013-103700-A-02.....	128
VI. Acciones derivadas de la fiscalización.....	141