

## Objetivo de MiPasaje

### Estudiantes

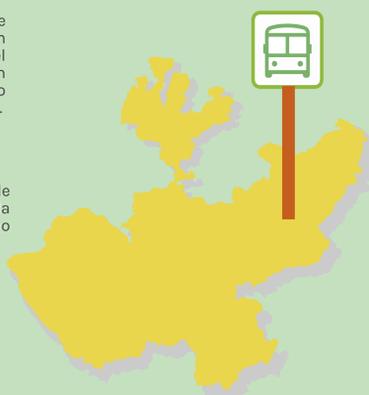
Mejorar el acceso a instituciones educativas de estudiantes que cursan los niveles de secundaria, media superior o superior en instituciones públicas o privadas, de los municipios objeto del programa, mediante la entrega de pasajes gratuitos en su versión física o electrónica (boletos y/o tarjeta electrónica), para el pago del transporte público denominado: "Mi Pasaje" para Estudiantes.

### Personas adultas mayores y con discapacidad

Contribuir a la economía de los hogares de los adultos mayores de 65 años y personas con discapacidad, con un ingreso inferior a la línea de bienestar a través de la implementación de un mecanismo de subsidio al transporte.

### Apoyo otorgado

Pasajes gratuitos para el pago de transporte público



### Población objetivo

Estudiantes que cursan los niveles de secundaria, media superior o superior en instituciones públicas o privadas

Personas adultas mayores de 65 años con un ingreso inferior a la línea de bienestar

Personas con discapacidad con un ingreso inferior a la línea de bienestar



## Evaluación con participación

### Objetivo de la evaluación

Analizar la pertinencia del diseño del programa "Mi Pasaje" y la eficiencia de su implementación durante el periodo 2019-2020, para mejorar su gestión y desempeño.

### Actores principales

Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana (SPPC)  
Secretaría del Sistema de Asistencia Social (SSAS)  
Secretaría de Transporte (ST)  
Empresa Tarjetas Inteligentes, S.A (TISA)  
Personas beneficiarias del programa



### Objetivos específicos

Valorar la pertinencia de los apoyos otorgados por la intervención para la atención de la problemática y/o necesidades de las personas beneficiarias.

Valorar la pertinencia y eficiencia de los procesos de difusión, entrega y distribución de bienes para el cumplimiento de los objetivos del programa.

Determinar la percepción de las personas beneficiarias sobre la calidad del programa.

Generar recomendaciones que permitan mejorar la pertinencia, eficiencia y los resultados del programa, y que orienten la toma de decisiones.

### Consultor evaluador externo



DEMOSKÓPICA MÉXICO  
INVESTIGACIÓN ESTRATÉGICA SOCIAL, POLÍTICA Y DE MERCADO



## Uso de técnicas participativas

Taller para valorar los parámetros de evaluación  
Taller de análisis de recomendaciones.

### Uso de técnicas de recolección de información

Encuesta con representatividad estadística para medir la percepción sobre el desempeño del programa con un tamaño de muestra de 1,200 casos efectivos, 400 casos correspondientes a cada una de las poblaciones beneficiarias a nivel estatal. El diseño del cuestionario fue el resultado de grupos de discusión con personas adultas mayores y con discapacidad

Tres grupos de discusión con estudiantes, personas mayores a 65 años y con discapacidad para revisar, validar y ajustar el módulo de preguntas del cuestionario de la encuesta dirigida a personas beneficiarias.

Entrevistas semiestructuradas con tomadores de decisiones y ejecutores para conocer los aspectos más importantes en el diseño del programa y los pormenores que caracterizan su ejecución.

Encuesta en línea con el grupo ampliado para valorar los aprendizajes de la evaluación

## Principales Hallazgos

### Positivos

El programa es consistente con el problema público que intenta afrontar, pues su diseño identifica correctamente que el costo del servicio de transportación es un obstáculo significativo para el desplazamiento cotidiano de sus tres poblaciones objetivo y ha decidido centrarse en ello para mitigarlo a través del subsidio que ofrece.

Hay evidencia de que los apoyos del programa contribuyen a mejorar el ahorro familiar, liberando recursos para cubrir otras necesidades importantes, por lo que la intervención recibe valoraciones positivas por parte de la población beneficiaria.

El programa tiene una clara alineación a programas presupuestarios inscritos a la planeación estatal, lo que le da cierta garantía de disponibilidad de recursos para su operación.

### Negativos

Las necesidades de transportación de sus tres poblaciones objetivo son diferentes, y algunas poblaciones perciben insuficiencia en la cantidad de apoyos que reciben.

Las personas beneficiarias observan algunas discrepancias en la aplicación de criterios de validación de la documentación, así como la posibilidad de reducción de documentos solicitados sólo con fines de actualización puntual.

No existe una adecuada coordinación entre los actores que participan en la entrega y distribución de los apoyos del programa.

El Padrón Único de Beneficiarios contiene errores de registro lo que no le permite un análisis preciso de su demanda y cobertura territorial de atención del Programa.

La contracción de la periodicidad de reinscripciones ha repercutido en la subutilización de pasajes y la discontinuidad de las convocatorias para nuevos ingresos es una fuente de exclusión.

No existe un respaldo fiscal suficiente para garantizar el derecho a recibir un descuento de 50% sobre la tarifa regular del transporte público para sus tres poblaciones objetivo, pues el porcentaje restante de dicha tarifa recae sobre las empresas concesionarias que prestan el servicio.

La calidad del servicio del transporte cuenta con una evaluación regular que afecta las condiciones de acceso del derecho al transporte, debido a las actitudes negativas de algunas personas conductoras de las unidades del transporte público y a las limitaciones de accesibilidad universal para personas con discapacidad y personas adultas mayores.

## Principales Recomendaciones

Que se aumente el número de pasajes a personas con discapacidad, pues esta población es la que más utiliza el servicio de transporte, sobre todo para asistir a sus terapias. También se recomienda incluir a las personas a cargo de su cuidado como población elegible.

Que los cursos de sensibilización dirigidos al personal operativo de las unidades de transporte incluyan habilidades socioemocionales para mejorar su trato con las poblaciones que atiende el programa bajo un enfoque de derechos humanos.

Que se introduzcan condiciones más incluyentes en el servicio de transporte público, por ejemplo, parlantes para dar aviso de las paradas y las rutas que llegan a éstas, campañas de comunicación que generen una cultura incluyente y que reconozca las necesidades de la población adulta mayor y de las personas con discapacidad.

Analizar estrategias que permitan una ampliación presupuestal para responder a las necesidades de personas que esperan ingresar por primera vez al Programa.

Simplificar y agilizar la actualización de la documentación de las personas que van a renovar su inscripción al programa mediante expedientes electrónicos y criterios homologados.

Que se diseñe un manual de procesos específico para el programa y se socialice con los actores involucrados en su implementación.

