

MAESTRÍA EN CONTROL GUBERNAMENTAL

I SEMESTRE

**DISEÑO Y EVALUACIÓN DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS
SECTORIALES**

CASO

**TEMA: TUGURIZACIÓN DE TRANSITO EN LIMA
METROPOLITANA AFECTA A CUATRO MILLONES
DE PERSONAS**

Alumno : AVILÉS OJEDA LUIS GUALBERTO

AGOSTO – 2018

DISEÑO Y EVALUACIÓN DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS SECTORIALES

CASO.- TUGURIZACIÓN DEL TRÁNSITO EN LIMA METROPOLITANA AFECTA A 4 MILLONES DE CIUDADANOS.

I. ANTECEDENTES.

El tema se propuso de manera grupal en clases; sin embargo, para este mismo trabajo se propone otro enfoque, para atender el problema público de tugurización de tránsito en la ciudad de Lima que afecta aproximadamente a 4 millones de ciudadanos y cuya atención merece una propuesta de política pública que pasa por una decisión política cuya responsabilidad es del Estado – Gobierno donde hay varios actores; además de los privados con sus intereses, cuya participación es necesaria para planificar, gestionar de manera coordinada y resolver el hacinamiento del tránsito vial y el deficiente servicio del transporte de pasajeros.

II. TUGURIZACIÓN DEL TRÁNSITO EN LIMA METROPOLITANA AFECTA A 4 MILLONES DE CIUDADANOS.

2.1. Políticas públicas motivo del estudio.

- a) Política de incentivos económicos y subsidios para la compra de vehículos de transporte masivo, y desincentivos impuestos para uso de autos personales; que permita destugurizar el tránsito vehicular motorizado.
- b) Establecer un ente rector cuyas competencias abarque el sistema de servicio de transporte urbano para Lima y Callao; que gestione de forma eficiente y sostenible el transporte urbano para beneficio público.

2.2. El problema público abordado por esta política.

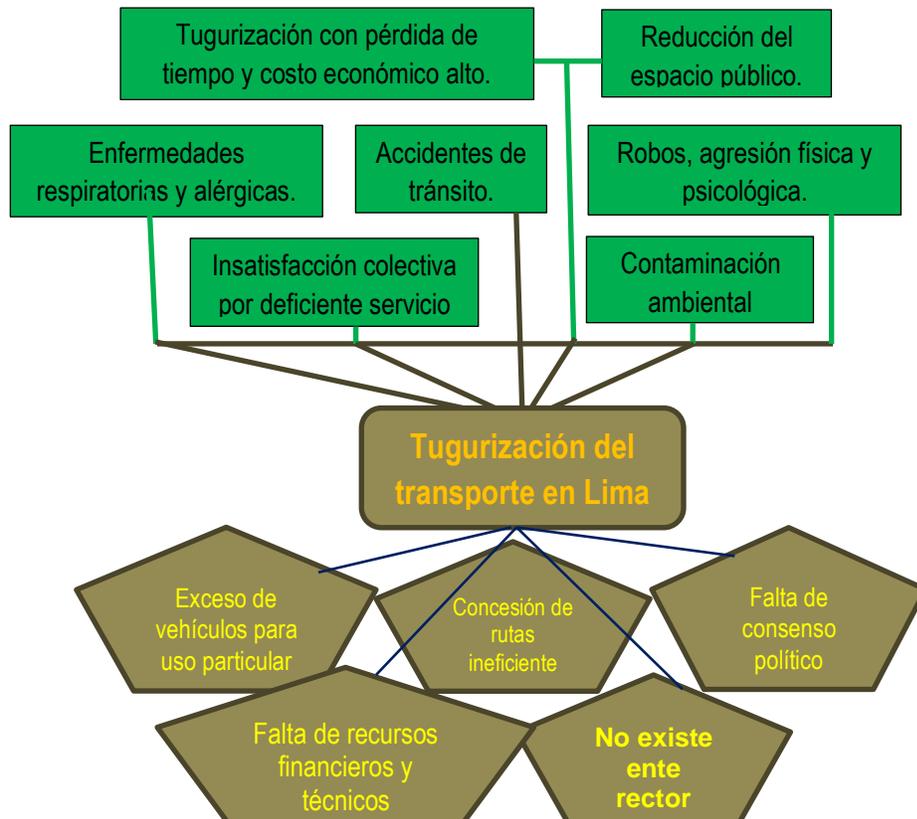
En la provincia de Lima, viven aproximadamente 11.5 millones de habitantes, de los cuales casi 4 millones (estudiantes/trabajadores, otros) se trasladan casi a diario por el distrito de Lima por motivos de trabajo, estudios, atención médica, gestiones ante entidades públicas o privadas, paseos u otros; lo que provoca pérdida de tiempo, costo alto de traslado, y los riesgos siguientes: accidentes, robos, agresión física o psicológica, enfermedades respiratorias y alérgicas entre otros problemas.

Según el estudio de tráfico realizado el 2017 por Market Report, el 82% de personas de nivel de menos recursos económicos utilizan el transporte público Bus/Custer/Combi/Colectivo/Tren Metro/Colectivo/Metropolitano; el 24.3% del parque automotor es servicio de taxi, el 14.7% es movilidad propia de personas de mayores recursos. El 25% de los usuarios gasta más de 2 horas al día en trasladarse (ida y vuelta) a su centro de trabajo o estudio y un 10% viaja por tres horas o más cada día para ir y venir de su destino principal.

Los distritos a dónde más se trasladan a trabajar o estudiar son el Cercado de Lima (14.5%), San Juan de Lurigancho (8.1%) y Santiago de Surco (6.4%). San Isidro y Miraflores, que alojan un importante número de oficinas y centro de estudios, son el destino del 4.7% y 5.9% de personas, respectivamente. La espera promedio es de 14 minutos.

Esta turgurización del transporte genera insatisfacción colectiva por el servicio de mala calidad, es un problema de carácter público que genera externalidades negativas como la contaminación ambiental, perjuicio a los ciudadanos que ven reducidos sus espacios públicos invadidos por el parque automotor estacionado; situación que merece la atención del Estado – Gobierno por su importancia en relación con otras demandas provenientes de la sociedad por su alcance o urgencia.

Árbol de problemas.



Análisis FODA.

	DEBILIDAD	AMENAZA
	<ul style="list-style-type: none"> - Cómo planificar en un marco de muchas competencias. - Cuál es el mecanismo para gestionar, monitorear e implementar. - No hay consenso político. - Falta de capacidad técnica. - Falta de recursos financieros. 	<ul style="list-style-type: none"> - Que ente rector no sea eficaz y se incumplan los planes y programas. - La concertación no esté sobre la base del ente rector. - Que el MTC no considere al ente rector. - Que el MEF no considere al ente rector.
FORTALEZA	<ul style="list-style-type: none"> - Entidades competentes para concertar y planificar - Identificar actuaciones - Capacidad de realizar monitoreo 	<p>Contar con información y analizar en la elaboración de las políticas públicas.</p> <p>Juego de poder. Aprovechar la democracia, burocracia proactiva, empresa privada interesada, grupos de interés y el interés público.</p>
OPORTUNIDAD	<ul style="list-style-type: none"> - Quitar incentivos para autos personales, aumentar para transporte masivo. - Un ente rector puede concertar con los distintos actores. 	<p>Reorganización de rutas de transporte masivo. Servicios de transporte zonal. Coordinación entre municipalidad de Lima y Callao. Ente rector con competencia para dar solución integral.</p> <p>Respaldo ciudadano. Que esté en agenda electoral. Concientizar y priorizar por ser urgente y de gran demanda social.</p>

2.3. Los principales instrumentos de la política.

Incentivos, Política de incentivos económicos y subsidios para la compra de vehículos de transporte masivo, y desincentivos impuestos para uso de autos personales.

Ente regulador, a la existencia de instituciones públicas que no han sabido consensuar y regulan sin coordinar, como la Municipalidad de Lima, la Municipalidad del Callao, el Gobierno central a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento; crea la propuesta de un ente rector que ejerza una regulación directa, que sea autoridad de transportes con competencia para resolver el deficiente servicio de transporte público y la destugurización del transporte en Lima, que integre las planificaciones que se dan por separado.

Marcos regulatorios, Constitución Política del Perú, Decreto Legislativo N° 651. Libre competencia en las tarifas y libre acceso a las rutas, Ley 27871 y su Reglamento en D.S. N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Transporte, Decreto Legislativo N° 757: Libre competencia en el mercado, Ley Orgánica de Municipalidades, competentes en materia de servicio de transporte público de licencias o concesiones de rutas, otras leyes; además de las Ordenanzas.

Campañas, de concientización para buscar el respaldo ciudadano que reclama reformas en el servicio de transporte público para Lima, con el propósito que se incorpore en la agenda electoral, acciones de control peatonal, redistribución de calles, control de parque automotor, recuperar espacios públicos que están como estacionamientos; priorizar por ser un problema social para agendarlo en las políticas públicas.

Recaudo, Establecer un sistema común de recaudo en toda la provincia de Lima, una integración tarifaria, tasas por concesiones y licencias, sanciones y multas; asignaciones presupuestarias provenientes del MEF y del MTC y las provenientes de las municipalidades, donaciones.

2.4. Mapa de actores clave en la agendación y diseño de la política.

Actores claves; Municipalidad Metropolitana de Lima, Municipalidad Provincial del Callao, el Gobierno central a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento, ONGs, Ciudadanos, empresas jurídicas privadas, stakeholders.

Situación actual de entes que participan en la regulación y la gestión del sistema de transporte en Lima y el Callao.

Modo / función	Entidades	Organismo competente
Regulador	Ositran. Infraestructura de transporte de uso público	Presidencia del Consejo de Ministros
Aprobación de contratos Asociaciones público privadas - APP	Ministerio de Economía y Finanzas, APP, ProInversión	Ministerio de Economía y Finanzas
Tren eléctrico. Concesión de las Líneas	Autoridad Autónoma del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Movilidad urbana y planificación del desarrollo urbanístico	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento
Sistema Metropolitano	Gerencia de Transporte Urbano, Empresa Municipal Administradora de Peaje de Lima, Instituto Metropolitano de Planificación, Protransporte.	Municipalidad Metropolitana de Lima
Corredores complementarios		Municipalidad Metropolitana de Lima
Rutas de transporte público masivo, autoriza, planifica, regula, gestiona el tránsito urbano de pasajeros, otorgan concesiones de operación para las modalidades de servicios públicos de transporte de pasajeros.		Municipalidad Metropolitana de Lima
	Gerencia General del Transporte Urbano	Municipalidad Provincial del Callao

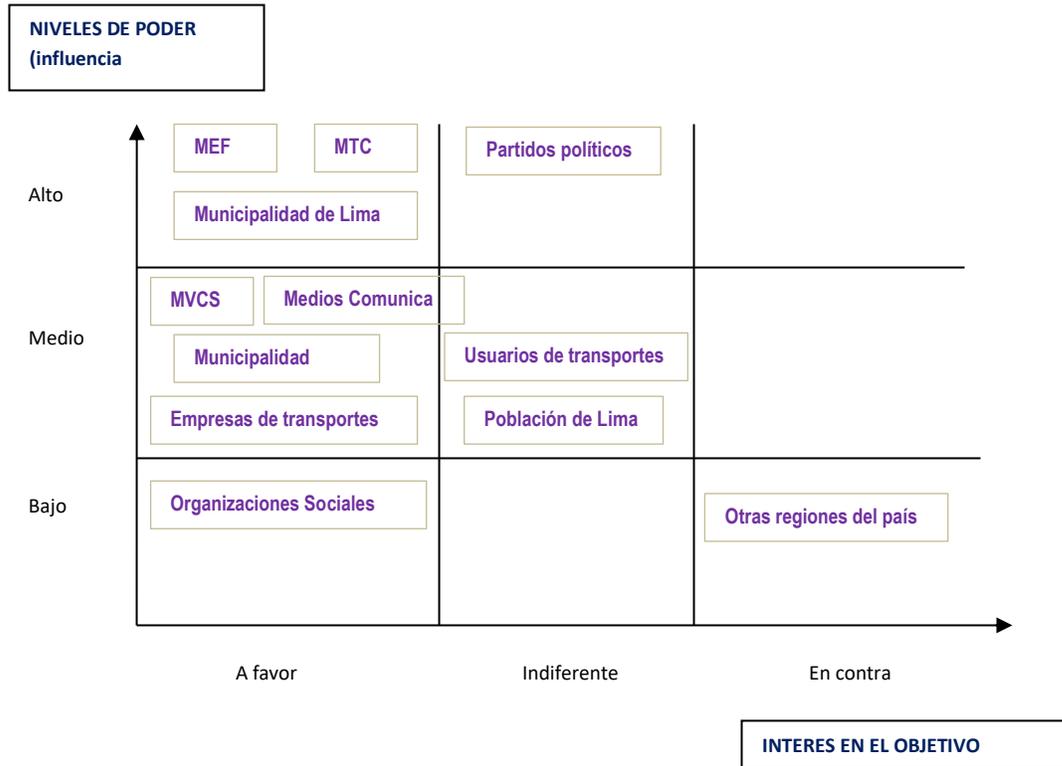
Lista y Caracterización de Actores

Están siendo o podrían verse afectados por la propuesta.	No están siendo afectados pero podrían tener un interés en la propuesta.	Poseen información, experiencia o recursos para implementar la propuesta.	Son necesarios para la implementación de la propuesta.	Consideran que tienen derecho a estar involucrados en la implementación de la propuesta.
Instituciones públicas Instituciones privadas Universidades Centros de trabajo Población Estudiantes Trabajadores	Organizaciones sociales Municipalidad de Lima Instituciones privadas Organizaciones sin fines de lucro Partidos políticos Cooperación internacional Medios de comunicación	Municipalidad de Lima Ministerio de Transporte Ministerio Economía Medios de comunicación ONGs entendidas	Organizaciones sociales Instituciones públicas Instituciones privadas Empresas privadas de transporte público Partidos políticos Cooperación internacional Medios de comunicación Usuarios	Organizaciones sin fines de lucro Población que radica en Lima Municipalidad del Callao Otras municipalidades distritales.

Matriz de Análisis de Actores

GRUPO DE ACTORES SOCIALES	ACTOR	ROL EN EL PROYECTO	POSICIÓN			INTERÉS			Poder (Influencia)			
			Oposición	Indeciso	Apoyo	Poco o ninguno	Moderado	Mucho	Alto	Moderado	Ninguno	
Público, privado, ong, org social partido político,..	Persona grupo de personas u organización que tiene relación con la propuesta	Funciones que desempeña y objetivo que persigue con sus accionar										
Público	M Economía F	Participa Directo	X			X			X			
Público	M Transportes C	Participa Directo	X				X		X			
Público	M Vivienda C S	Participa Directo	X			X				X		
Público	M M Lima	Participa Directo			X			X	X			
Público	M P Callao	Participa Directo		X			X			X		
Público	Empr. Transportes	Participa Directo		X			X			X		
Público	Otras municipalida	Indirecto		X			X			X		
Privado	Empr. Transportes	Participa Directo		X				X		X		
Privado	Medios Comunicac	Indirecto			X			X	X			
Privado	O No Gubernamen	Indirecto			X			X			X	
Org. Social	Población Lima	Participa Directo			X			X		X		
Org. Social	Usuarios transport	Participa Directo			X			X		X		
Org. Social	Sin fines de lucro	Indirecto			X			X			X	
Org. políticas	Partidos políticos	Indirecto		X				X	X			
Otros	Coop internacional	Indirecto			X			X			X	
Otros	Regiones país	Indirecto	X			X					X	

Mapa de Poder y Posición



2.5. Caracterización de las etapas del ciclo.

2.5.1. La identificación y definición de problemas.

Cuatro millones de personas se trasladan por el distrito de Lima a través de un transporte tugarizado, el 82% es de nivel de menos recursos económicos que utilizan el transporte público; el 24.3% del parque automotor es servicio de taxi, el 14.7% es movilidad propia de personas de mayores recursos.

El 25% de los usuarios gasta más de 2 horas al día en trasladarse (ida y vuelta) a su centro de trabajo o estudio y un 10% viaja por tres horas o más cada día para ir y venir de su destino principal, la espera promedio es de 14 minutos.

Lo que provoca insatisfacción colectiva, reducción de espacios públicos, contaminación ambiental, pérdida de tiempo, costo alto de traslado, y los riesgos de accidentes, robos, agresión física o psicológica, enfermedades respiratorias y alérgicas entre otros problemas.

2.5.2. La formulación de las políticas

Construcción de la agenda. Si el problema entra en la agenda política a quienes toman decisiones, se podrá considerar cómo abordar la solución con proyectos, instrumentos legales, etc. de acuerdo a los recursos disponibles que son limitados.

Diseño y formulación de política. Empezar a formular los objetivos y metas, y a diseñar las políticas y sus instrumentos para lograr los objetivos deseados, de acuerdo al posible logro de los recursos disponibles

Análisis costo – beneficio. Las externalidades negativas y positivas asociadas con cada alternativa.

Marco Lógico

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Disminución del parque automotor particular y aumento del transporte masivo. Regulación integral del sistema de transporte en Lima.	Incremento del índice de satisfacción. Aumento del bienestar con la disminución del costo de transporte. Mejora calidad de vida en ambientes menos contaminados.	Encuestas de percepción. Información del INEI. Reportes de incidentes en el servicio de transportes. Cantidad de vehículos personales en circulación en Lima. Nivel de contaminación.	Incorporar como política de Estado el crecimiento del servicio de transporte urbano en la provincia de Lima y su atención con políticas públicas.
Reorganización de rutas de transporte masivo. Servicios de transporte zonal. Coordinación entre entes involucrados. Ente rector con competencia para dar solución integral	Tiempo de espera y de llegada a punto de destino. Tiempo de respuesta a problemas propios del servicio de transporte. Cantidad de proyectos ejecutados para mejora del servicio.	Encuestas de percepción. Reportes de incidencias en el servicio de transportes. Cantidad de robos, agresión física o psicológica. Cantidad de los accidentes de tránsito. Cantidad de pacientes por enfermedades respiratorias y alergias.	Fortalecimiento de ente rector del sistema de transporte urbano en la provincia de Lima por ser una necesidad pública.
Marco regulatorio. Incentivos. Recaudación. Campañas.	Marco regulatorio para crear incentivos para el transporte masivo, que de competencias a un ente rector. Cantidad de recaudos. Cantidad de proyectos.	Cantidad de vehículos de transporte masivo que ingresa en circulación. Cantidad de concesiones. Ley orgánica que crea ente Rector. Recaudación de ente rector.	Consenso de los actores involucrados y desprendimiento de poder, para empoderar a ente rector.
Participación ciudadana. Que esté en agenda electoral. Priorizar su atención como política pública.	Asignación del MEF. Transferencia de MTC Transferencia de las municipalidades. Donaciones. Estimación de recaudos.	Porcentaje de ejecución los programas presupuestales. Cantidad de Indicadores para medir la gestión por resultados y desempeño.	Reuniones permanentes de los actores involucrados hasta lograr el marco regulatorio para el inicio de la reforma del servicio de transporte público.

2.5.3. La adopción de la decisión

Matriz de alternativas

Factibilidad:	Presupuestal	Socio económica	Legal	Política	Ambiental	Administrativa
Opciones:						
Statu Quo o "Hacer nada"	NO	NO	SI	SI	NO	NO
Política de incentivos económicos y subsidios para la compra de vehículos de transporte masivo, y desincentivos impuestos para uso de autos personales	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Contar con ente rector cuyas competencias abarque el sistema de servicio de transporte urbano para Lima y Callao; que gestione de forma eficiente y sostenible el transporte urbano para beneficio público.	NO	SI	SI	NO	SI	NO

Diseño de políticas públicas viables

Análisis del problema	Análisis de soluciones	Análisis de factibilidad	Recomendaciones de política pública	Plan de acción de política pública
<p>En la provincia de Lima, 4 millones de habitantes se trasladan a diario.</p> <p>El actual servicio de transporte provoca pérdida de tiempo, costo alto, accidentes, robos, agresión física o psicológica, enfermedades respiratorias y alérgicas y turgurización del espacio público.</p> <p>La turgurización del transporte genera insatisfacción colectiva por el servicio de mala calidad y es un problema de carácter público, ha generado también contaminación ambiental.</p>	<p>Disminuir el parque automotor particular y aumentar el transporte masivo.</p> <p>Regulación integral del sistema de transporte en Lima.</p> <p>La situación actual genera insatisfacción al público que reclama una solución por ser un servicio público.</p> <p>Actualmente hay muchos actores involucrados, pero no logran consensuar y tomar acciones de solución.</p> <p>La población beneficiada es de 4 millones, y el ornato y descontaminación de la provincia de Lima.</p>	<p>Según matriz de alternativas, es factible quitar incentivos para disminuir la circulación de vehículos personales y aumentar el tránsito de vehículos de transporte masivo.</p> <p>Crear un ente rector, es una tarea de mediano plazo.</p>	<p>Quitar incentivos para el uso de vehículos personales y aumentar incentivos para vehículos de transporte público masivo; que permita desturgurizar el tránsito vehicular motorizado.</p> <p>Contar con un ente rector cuyas competencias abarque el sistema de servicio de transporte urbano para Lima y Callao; que gestione de forma eficiente y sostenible el transporte urbano para beneficio público.</p>	<p>Reorganización de rutas de transporte masivo.</p> <p>Servicios de transporte zonal que alimente a un principal</p> <p>Coordinación entre entes involucrados.</p> <p>Ente rector con competencia para dar solución integral.</p> <p>Marco regulatorio.</p> <p>Incentivos.</p> <p>Recaudación.</p> <p>Campañas.</p> <p>Participación ciudadana. Que esté en agenda electoral.</p> <p>Priorizar su atención como política pública.</p> <p>Asignación del MEF.</p> <p>Transferencia de MTC</p> <p>Transferencia de las municipalidades.</p> <p>Donaciones. Estimación de recaudos.</p>

2.5.4. La implantación de las políticas públicas

Situación actual. Existen incentivos para el incremento de vehículos que no son de transporte masivo, y una Autoridad de Transporte Urbano que depende del MTC; pero que no es un ente rector; es un organismo de concertación, que no ha resuelto la turgurización del servicio de transporte en Lima, con externalidades negativas que afectan a 4 millones de personas.

Implantación de políticas públicas. Incorporarlo en la agenda de las políticas públicas, conlleva un proceso de sensibilización de los actores decisivos del problema y priorizar su importancia respecto a otras demandas, para el desarrollo económico de la ciudad y sus habitantes; declarar el servicio de transporte público en emergencia, con sus consecuencias económicas y sociales, y asegurar un mínimo de oferta y calidad del servicio.

Para esa oferta se dará incentivos para promover el transporte masivo de pasajeros, obteniendo ingresos de las transferencias y concesiones, lograr ingresos que cubran los costos, estimar otros recaudos y obligaciones que deben cumplir las empresas prestatarias del servicio; todo a través de un ente rector.

2.5.5. La evaluación de las políticas

La evaluación de políticas públicas apunta a un nuevo tipo de control político-democrático en consonancia con los principios de la nueva Gobernanza: responsabilidad, transparencia y participación, en la administración pública; con gestión por resultados, con programas presupuestales PpRD que persigan mayor eficacia y eficiencia estratégico y operativo y que permita evaluar y medir los indicadores establecidos; los mismos que según el Marco Lógico contiene:

- Incremento del índice de satisfacción.
- Aumento del bienestar disminuyendo el costo de transporte.
- Mejora calidad de vida en ambientes menos contaminados.
- Tiempo de espera y de llegada a punto de destino.
- Tiempo de respuesta a problemas del servicio de transporte
- Cantidad de proyectos ejecutados para mejora del servicio.
- Asignación del MEF.
- Transferencia de MTC.
- Transferencia de las municipalidades.
- Donaciones.
- Estimación de recaudos.

2.6. Entorno político y su incidencia.

Estamos a vísperas del proceso electoral para autoridades regionales y locales, situación muy favorable para implementar las políticas públicas para el problema social de tugurización del tránsito en Lima; asimismo, para la asignación de recursos, se necesita el apoyo de los partidos políticos, la participación de las empresas de transporte urbano, de la población y organizaciones sociales e instituciones interesadas.

La incidencia política implica que el voto ciudadano exija incluir en la agenda electoral una reforma del servicio de transporte, el compromiso de los candidatos a desarrollar o promover esa reforma; y la concientización a través de campañas en los medios de comunicación, o a través de discursos políticos, conferencias públicas, publicaciones de investigaciones o encuestas, difusión boca a boca, etc.

Este proceso incluye también a la población de Lima provincia, los grupos de presión u ONG, participación de legisladores y dirigentes, que tengan el interés de transformar las condiciones de vida de los sectores afectados por el problema de la tugurización del tránsito, y logren su agendación gubernamental, con la declaración del servicio público de transporte en emergencia.

¿EN QUÉ MEDIDA SE AJUSTA ESTA EXPERIENCIA A UN MODELO DE CICLO ORDENADO DE PROCESOS DE POLÍTICAS?

El problema público de tugurización de tránsito en la ciudad de Lima afecta a 11.5 millones de personas que viven en el departamento de Lima, y a 4 millones de personas que se trasladan a su interior, que por su magnitud merece una política pública, que pasa por la atención del Estado – Gobierno.

Tugurización del Tránsito en Lima Metropolitana afecta a 4 millones de Ciudadanos.

1. Políticas públicas motivo del estudio.

- a) Política de incentivos económicos y subsidios para comprar vehículos de transporte masivo, y des incentivos e impuestos para uso de autos personales.
- b) Establecer un ente rector para el sistema de servicio de transporte urbano para Lima y Callao; que gestione eficiente y sostenible el servicio.

2. El problema público abordado por esta política.

Cuatro millones de personas se trasladan por el distrito de Lima, con gasto de tiempo, costo alto, riesgos de accidentes, robos, agresión física o psicológica, enfermedades, entre otros; el 82% utilizan transporte público; un 24.3% del parque automotor es servicio de taxi, el 14.7% es movilidad propia. El 25% de usuarios gasta más de 2 horas al día en trasladarse, un 10% viaja por tres horas o más, la espera promedio es de 14 minutos. La tugurización genera insatisfacción colectiva por el servicio deficiente, contaminación y reducción de espacios públicos.

3. Los principales instrumentos de la política.

Incentivos, ente regulador, marcos regulatorios, campañas, recaudo, participación.

4. Mapa de actores clave en la agendación y diseño de la política.

MML, MPC, MEF, MTC, MVCS, los que ya regulan el servicio; además de ONGs, ciudadanos, empresas privadas, organizaciones sociales y políticas, stakeholders, que se caracterizan por tener una posición, interés y poder.

5. Caracterización de las etapas del ciclo.

La identificación y definición de problemas. La gráfica Árbol de problemas, permitió identificar los efectos, el problema y las causas; además de la matriz y análisis FODA para proponer alternativas de solución.

La formulación de las políticas. Se utilizó el Marco Lógico (Objetivos, indicadores, medios de verificación, supuestos); para adoptar la decisión se utilizó la Matriz de

alternativas (Factibilidad: presupuestal, socio económico, legal, político, ambiental, administrativo); y el cuadro Diseño de políticas públicas viables (Análisis del problema, análisis de soluciones, análisis de factibilidad, recomendaciones de política pública, plan de acción de política pública).

La implantación de las políticas públicas. Incorporar en la agenda de las políticas públicas, los incentivos para promover el transporte masivo de pasajeros, y el establecimiento de un ente rector del sistema de transporte público.

La evaluación de las políticas. Bajo el modelo de gestión y presupuesto por resultados, se evaluará los indicadores que se estableció en el Marco Lógico.

6. Entorno político y su incidencia.

A vísperas del proceso electoral para autoridades municipales 2018, es favorable proponer políticas públicas para el problema social de tugurización del tránsito en Lima; con el apoyo de partidos políticos, participación de empresas de transporte urbano, la población, organizaciones sociales y entes interesados; se puede lograr la asignación de recursos necesarios. Ello implica que el elector exija incluir en la agenda electoral las políticas para el servicio de transporte, el compromiso de los candidatos, y concientizar a través de campañas en los medios de comunicación, en discursos políticos, conferencias, publicaciones, difusión boca a boca, etc.

Esta experiencia se ajusta a un modelo de ciclo ordenado de procesos de políticas en la medida siguiente:

- 1° Participación de la población de Lima, grupos de presión u ONG, legisladores y dirigentes que hacen conocer sus preferencias de políticas públicas y para evaluar y valorar la transparencia de las decisiones de los involucrados en la implementación de las políticas.
- 2° Crear ente rector para alcanzar la mejora del servicio de transporte requiere de apoyo político y de negociaciones de “poder”; por lo que las promesas electorales se deben cumplir, con el apoyo de grupos de presión.
- 3° Los intereses de partidos políticos o particulares compiten más en épocas electorales, siendo oportuno el 2018 para la formación de políticas públicas.
- 4° Comparar costos y beneficios de diferentes opciones de políticas, y seleccionar la más pertinente para el contexto y población; de manera que implementado, se desarrollen acciones con diversos actores, se ejecuten recursos asignados con los instrumentos diseñados y se desarrolla lo previsto.
- 5° Es difícil determinar el éxito o el fracaso de políticas sobre la base de los objetivos e instrumentos declarados, los acuerdos políticos son necesarios.
- 6° Elaborar reglas, que detalle por cada contexto que se implementa, para la programación, seguimiento, capacitación, participación y para los aspectos operativos de la prestación del servicio y de gestión pública, como control de calidad.
- 7° Evaluar Pro y contra antes de implementar, para tomar decisiones sobre su permanencia, modificación o terminación.