

Informe de Evaluación Específica de Desempeño

Programa 209 Movilidad Integral Urbana

Diciembre 2020

RESUMEN EJECUTIVO

A continuación, se presentan los resultados de la Evaluación Específica del Desempeño aplicada por Estrategia Integral Consultores, S.A. de C.V., al Programa 209 Movilidad Integral Urbana. Es importante recordar que la evaluación es un instrumento imprescindible para la gestión orientada a resultados, los procesos de mejora continua y la toma de decisiones.

La metodología definida por la Jefatura de la Gobernatura y aplicada por el agente evaluador externo, implicó un análisis de gabinete con información controlada, que fue proporcionada por las dependencias y/o entidades responsables del programa presupuestario que se evaluó, así como con información adicional que la instancia evaluadora consideró pertinente. Adicionalmente se realizaron diversas investigaciones mediante internet.

El Problema o necesidad que el Programa pretende atender es: *La infraestructura vial y de transporte del Estado no desarrolla sus capacidades de manera eficiente y sustentable.*

Con la implementación del Programa Movilidad Integral Urbana se pretende generar una visión integral de la movilidad urbana e impulsar la accesibilidad en los centros de población, de tal modo que la infraestructura vial y de transporte desarrolle sus capacidades de manera eficiente y sustentable.

Los bienes o servicios que ofrece son los siguientes:

1. Estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte.
2. Estudios y proyectos para obra de infraestructura vial y de transporte.
3. Diagnósticos de infraestructura vial y de transporte.
4. Rehabilitación de infraestructura vial.

Indicador Sectorial

“Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo”. Este indicador se consideró adecuado desde el punto de vista técnico, ya que sirve para conocer el nivel de accesibilidad de la población al transporte público. Sin embargo, su desempeño no ha sido el adecuado durante los últimos dos ejercicios, al pasar de 1.97 y 1.98 en 2016 y 2017 respectivamente, a cifras de 0.39 y 0.38 en 2018 y 2019, lo que muestra un franco descenso en su comportamiento.

Indicadores de Resultados, Servicios y Gestión

En lo referente al apartado de Indicadores de Resultados, Servicios y Gestión se identificaron uno a nivel de Propósito, dos a nivel de componente y 4 a nivel de actividad. Para su revisión contrastada, no se contó con valores de años anteriores a 2019 por cambios existentes en la batería de indicadores.

Fin	Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo
Propósito	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada
Componente 1	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados
Actividad 1	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados
Actividad 2	Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte realizados
Componente 2	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada

- Actividad 1** Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada
Actividad 2 Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados

En lo que respecta a los resultados del año evaluado, se presenta un análisis del cumplimiento de sus metas. El indicador de nivel de propósito y los dos de Componente observaron un 0% de cumplimiento, mientras que los únicos indicadores con resultados positivos fueron a nivel de actividad.

Avance de Indicadores y Análisis Metas

El análisis de la construcción de los propios indicadores se identificó que a nivel de Fin, Propósito y Componentes cumplen con las características de definición, unidad de medida, frecuencia de medición, línea base, metas, comportamiento del indicador y tipo de indicador. Sin embargo, el sujeto evaluado no establece indicadores a nivel de componentes y actividades relacionados con el tema de la movilidad y en particular con la movilidad urbana, que es su ámbito de competencia y el objetivo del Programa.

Se considera conveniente vincular los indicadores con el impacto que generan en el desarrollo de la movilidad urbana, lo cual permitiría –eventualmente– evaluar los beneficios para la población oaxaqueña y, de manera particular, para la población objetivo. Asimismo, las metas revisadas se consideran laxas, teniendo en cuenta que se establecen por abajo del umbral de la capacidad del Programa. Un aspecto muy importante a nivel de indicadores de actividad es que no se reportan en la MIR cuáles son sus mecanismos de verificación.

Resultados (Cumplimiento Objetivos)

Efectos Atribuibles, Otros Efectos y Otros Hallazgos

En relación al análisis de Efectos Atribuibles a los resultados del Programa o hallazgos de Otros Efectos a nivel de Fin o de Propósito, o en el caso de Componentes y Actividades, el programa 209 Movilidad Integral Urbana no cuenta con información de evaluaciones de impacto rigurosas o evaluaciones que no sean de impacto, ni con información que provenga de estudios estatales, nacionales o internacionales realizados en ejercicios anteriores a 2019. Sin embargo, para una evaluación de este tipo se recomienda previamente revisar y actualizar los objetivos establecidos por el propio programa, sobre el acceso de la población al servicio de transporte y su accesibilidad a los centros de población. Un análisis metodológico previo del programa permitirá vincular más adecuadamente los resultados que se buscan con los obtenidos.

Valoración

Observaciones Generales de Indicadores Seleccionados

Como valoración de metas y resultados de los indicadores no se incluye un análisis al respecto debido a que el programa no cuenta con la información necesaria requerida para realizar la comparación de impacto en la movilidad. Se sugiere que esta evaluación se aplique una vez transcurridos, al menos, tres ejercicios presupuestales que puedan ser medidos y contrastados con una misma batería de indicadores.

Valoración de Hallazgos Identificados

En lo que respecta a la Valoración de Hallazgos en materia de indicadores, al no contar con la suficiencia de resultados, se incluyen observaciones metodológicas sobre su proceso de construcción y carencias, con el objeto de que al solventarlas, se mejore a su vez la medición de resultados, que es su propósito.

Cobertura

Población Potencial, Población Objetivo, Población Atendida

Acerca de la evaluación de Cobertura, el análisis de Población Potencial y de Población Objetivo arrojó un resultado similar, ya que no hay una identificación clara y consistente de ambas en algún documento oficial. Por ejemplo, en la MIR 2019, la población potencial es: Población General, mientras que en el documento “Árbol de Problemas”, se habla de centros de población, no del total de la población del Estado, lo que plantea una situación de indefinición al respecto. Por su parte, la población atendida debería reflejarse en algún indicador específico y sus resultados históricos, asunto que no está resuelto, por lo que incluso, no puede medirse una desagregación de esta atención a nivel geográfico o estadístico.

Evolución y Análisis de Cobertura

La Evolución y el Análisis de la Cobertura está en función de las poblaciones, un ejercicio de revisión no es posible al no estar adecuada y metodológicamente definidas, ya que además este no es un ejercicio solo estadístico, sino también temporal que se debe hacer entre los ejercicios 2016 al 2019. Será importante resolver estas ausencias desde el nivel de diseño del Programa presupuestario.

Aspectos Comprometidos hasta 2019 y Avance Acciones de Mejora Años Anteriores

Por su parte, la atención de Aspectos Comprometidos a 2019 y el Avance Acciones de Mejora de Años Anteriores coinciden en un solo documento, ya que todos son resultado de una evaluación Diagnóstica realizada en el ejercicio 2017. Al respecto se identificaron por la Instancia Técnica Evaluadora del Gobierno de Oaxaca cinco Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM), los cuales fueron ingresados al Sistema Estatal de Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora (SESAM). Es la fuente principal de reporte de la atención a estos compromisos.

Al respecto, de los 5 ASM's 2017 identificados, se analizaron dos momentos de cumplimiento, uno en 2018 y otro en 2020 con base en los reportes arrojados por el SESAM sobre su atención. Con estos elementos se realizaron cuadros que observan la situación actual de los compromisos. Aunque el SESAM establece los 5 ASM's cumplidos en base a los probatorios del sujeto evaluado, en el cuadro se señalan los pendientes que prevalecen en cada uno. Aún más, se integra un listado de 15 nuevos Aspectos Susceptibles de Mejora identificados para el programa.

Fortalezas

Se incluye una tabla FODA que identifica 5 Fortalezas, 9 debilidades, 3 Amenazas y 13 debilidades.

Retos y Recomendaciones: Diseño, Políticas Públicas, Batería de Indicadores (76)

- Diseño (7)
 - Políticas Públicas (7)
- #### **Indicadores**
- Contexto urbano (12)
 - Transporte seguro (10)
 - Accesibilidad y funcionamiento de la infraestructura urbana (22)
 - Economía y dinámica competitiva (9)
 - Regulación y políticas públicas en favor de la movilidad (16)

Avances del Programa en Ejercicio Fiscal 2019

Se realizó un análisis de los principales cambios que sufre la MIR 2020 con relación a la MIR 2019; sin embargo, no se determinó el impacto que se genera con la ejecución de otras actividades en el impulso a la movilidad urbana en los centros de población del Estado de Oaxaca.

Consideraciones de la Evolución del Presupuesto

En relación a los presupuestos de los años 2016 al 2018, el sujeto evaluado solo cuenta con información correspondiente al año 2018. Se concluye que la evolución del presupuesto del Programa 209 Movilidad Integral Urbana del ejercicio 2018 al 2019 tuvo una contracción del 0%, lo que impactó de manera determinante en su desempeño durante el año que se evalúa. Con lo anterior, se confirma que el programa ha tenido una operación intermitente y de continuos cambios en sus indicadores.

ÍNDICE	
I. INTRODUCCIÓN	7
II. OBJETIVOS.....	8
III. CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA	9
IV. RESULTADOS / PRODUCTOS	14
V. COBERTURA.....	50
VI. SEGUIMIENTO A ASPECTOS SUSCEPTIBLES DE MEJORA	52
VII. CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN.....	67
VIII. CONCLUSIONES DEL EVALUADOR EXTERNO	68
IX. FICHA TÉCNICA	87
X. FUENTES DE INFORMACIÓN.....	88
XI. ANEXOS	90
ANEXO 1. Ficha: Características del programa	91
ANEXO 2. Criterios mínimos para la selección de las evaluaciones externas de resultados	93
ANEXO 3. Criterios generales para la valoración y selección de los indicadores de la matriz de indicadores para resultados (MIR).....	94
ANEXO 4. Recomendaciones	97
ANEXO 5. Ficha técnica de la evaluación	101
ANEXO 6. Ficha de monitoreo y evaluación	102

I. INTRODUCCIÓN

La Evaluación Específica de Desempeño del Programa 209 Movilidad Integral Urbana tiene su fundamento legal en los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 137 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 110 fracción IV de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 79 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental; 49 de la Ley de Coordinación Fiscal; 73 y 83 de la Ley Estatal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 14 inciso g, 17 fracción VI, 40 y 98, fracción VI de la Ley Estatal de Planeación; 1, 3 fracción I, 8, 11, 16, 27 fracción XII, 33 fracción I, 45 fracción XV y 50 fracción IV de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca; y los artículos 11, 24 al 26 y 28 al 32 de los Lineamientos Generales para el Monitoreo y Evaluación de los Programas Estatales del Poder Ejecutivo del Estado.

La normatividad referida tiene como propósito general que los recursos económicos de que dispongan los órdenes de gobierno se administren con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados. Asimismo, prevé que el resultado del ejercicio de dichos recursos sea evaluado por las instancias técnicas que se establezcan.

Con fundamento en lo anterior y de conformidad con el artículo 50, fracción IV de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca, a la Jefatura de la Gubernatura le corresponde fungir como Instancia Técnica de Evaluación (ITE), así como normar y establecer el Sistema de Evaluación del Desempeño del Plan Estatal de Desarrollo y de los planes y programas que de él se deriven, en coordinación con las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal. A su vez, el Reglamento Interno de la Jefatura de la Gubernatura establece, en el artículo 39, fracción XII, que será la Coordinación de Evaluación e Informes (CEI) la encargada de coordinar la ITE.

En este contexto, el objetivo de la Evaluación Específica de Desempeño (EED) es contar con una valoración sintética del desempeño del Programa 209 Movilidad Integral Urbana durante el ejercicio fiscal 2019, para conocer el avance en el cumplimiento de los objetivos y metas programadas mediante el análisis de indicadores de resultados, de servicios y de gestión.

En este sentido, el presente Informe de Evaluación Específica de Desempeño contiene el análisis de los objetivos, los resultados, los productos, los indicadores y la cobertura del Programa 209 Movilidad Integral Urbana, así como los aspectos susceptibles de mejora, las conclusiones y recomendaciones del evaluador externo, y también las fuentes de información y los anexos correspondientes.

Esta Evaluación Específica de Desempeño se inscribe en el marco del Programa Anual de Evaluación (PAE) 2020 y aspira a contribuir al mejoramiento del Programa 209 Movilidad Integral Urbana, a partir de su debida orientación hacia el logro de resultados.

II. OBJETIVOS

Objetivo General.

Evaluar de forma concreta el desempeño del Programa 209 Movilidad Integral Urbana del ejercicio 2019, que muestre el avance en el cumplimiento de los objetivos y metas y permita mejorar la gestión, resultados, rendición de cuentas y contribuir a la toma de decisiones enfocadas en su mejora continua.

Objetivos Específicos.

- Reportar los resultados y productos de los programas a evaluar, mediante el análisis de los indicadores de resultados, de los indicadores de servicios y gestión, así como de los hallazgos relevantes derivados de las evaluaciones externas y otros documentos del programa.
- Analizar el avance de las metas de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), respecto de años anteriores y el avance en relación con las metas establecidas.
- Identificar los principales aspectos susceptibles de mejora de los programas derivados de las evaluaciones externas.
- Analizar la evolución de la cobertura y el presupuesto.
- Identificar las fortalezas, los retos y las recomendaciones de los programas a evaluar.
- Contar con una Evaluación Integral del Desempeño del programa valorado en la Evaluación, así como con una Ficha de Monitoreo y Evaluación que valore de manera breve su desempeño en distintas áreas.

III. CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA

Se refiere a los datos generales de cada programa que permita contar con una caracterización del mismo. Dicha caracterización debe considerar los siguientes aspectos:

1. Identificación del Pp:

Nombre: Programa 209 Movilidad Integral Urbana

UR: Secretaría de Movilidad (SEMOVI)

Unidades Participantes: Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable

Año de inicio de operación: 2016

Tema: Comunicaciones y Transportes

Sector: Comunicaciones y Transportes

Subsector: Movilidad

Objetivo: Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del Estado.

2. Problema o necesidad que el Pp pretende atender, atenuar o resolver:

La infraestructura vial y de transporte del Estado no desarrolla sus capacidades de manera eficiente y sustentable.

3. La contribución del Pp a los Ejes Generales, a las Metas Nacionales u otro equivalente;

Objetivo de la Agenda 2030

Objetivo 11. Ciudades y comunidades sostenibles.

Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

Objetivo 2.8. Fortalecer la rectoría y vinculación del ordenamiento territorial y ecológico de los asentamientos humanos y de la tenencia de la tierra, mediante el uso racional y equilibrado del territorio, promoviendo la accesibilidad y la movilidad eficiente.

Estrategia 2.8.3. Fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada.

Consultado en:

<http://www.haciendachiapas.gob.mx/rendicion-ctas/transp-PbR-SED/informacion/PDF/cat-PND.pdf>

Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022

Eje IV. Oaxaca Productivo e Innovador:

La mejora de la interconectividad entre Oaxaca y el resto del país, entre sus distintas regiones y dentro de cada región, entre sus municipios y localidades.

Tema 4.4. Comunicaciones y transportes

Sector: Comunicaciones y Transportes

Subsector: Movilidad

Objetivo 2:

Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del estado.

Estrategia 2.1:

Garantizar una movilidad eficiente y sustentable que mejore la seguridad y el servicio con medios de transporte terrestres motorizados y no motorizados, y el diseño de vías de comunicación adecuadas a los distintos centros poblacionales de Oaxaca.

Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes:

Objetivo 3. Contribuir a que la infraestructura vial y de transporte desarrolle sus capacidades de manera eficiente y sustentable.

Estrategias:

- 3.1 Desarrollar estudios y proyectos de infraestructura vial y transporte.
- 3.2 Impulsar el desarrollo de la infraestructura vial y de transporte.

4. Descripción de los objetivos del Pp, así como de los bienes o servicios que ofrece**No. Bienes o Servicios:**

- 1 Estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte.
- 2 Estudios y proyectos para obra de infraestructura vial y de transporte.
- 3 Diagnósticos de infraestructura vial y de transporte.
- 4 Rehabilitación de infraestructura vial.

El objetivo central del programa es: “Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del Estado.”

5. Identificación y cuantificación de las poblaciones o áreas de enfoque potencial, objetivo y atendida.

Total, de habitantes de la entidad porque el objetivo es que la población cuente con infraestructura vial confiable, segura e incluyente. Población Total: 3'967,889; mujeres: 2'079,211 y hombres: 1'888,678. Encuesta Intercensal 2015 del INEGI.

<http://www.cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/oax/poblacion/default.aspx?tema=me&e=20>

Población Potencial: Número de solicitudes de construcción de infraestructura vial que tiene la Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable (SINFRA).

Población Objetivo: Número de solicitudes que se considere junto con SINFRA se puedan atender.

Población Atendida: Sin definir.

Esta información corresponde a un documento emitido por la Secretaría de Vialidad y Transporte, para el ejercicio 2017.

Cabe aclarar que el programa a evaluar es del año 2019 y en la MIR 2019, no aparecen definidas las poblaciones: potencial, objetivo y atendida; así como tampoco en el diagnóstico, ni en el Árbol de Problemas, ni en el Árbol de Objetivos.

El Programa no tiene identificada ni cuantificada a sus poblaciones. Además, el Árbol de Problemas plantea una situación de indefinición ya que la infraestructura vial y de transporte no puede ser considerada como población o área de enfoque a atender, en razón de que se trata de un bien o servicio que los centros de población pueden tener o no tener.

6. Presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal en curso:

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

En el Decreto del Presupuesto de Egresos para el año 2019 no aparecen indicadores ni presupuesto para del Programa 209 Movilidad Integral Urbana.

El sujeto evaluado comentó que después de realizar una búsqueda exhaustiva, la información proporcionada por el área Administrativa de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), se confirmó que el Programa 209 no cuenta con un presupuesto autorizado como sí lo tiene el del Programa 126.

7. Resumen narrativo de la MIR de nivel Fin, Propósito, Componentes y Actividades.

La MIR correspondiente al ejercicio 2019, contiene la siguiente información:

El Fin del Programa es: “Contribuir al impulso de una movilidad urbana sustentable que garantice la accesibilidad en los centros de población del Estado”.

El Propósito es: “La infraestructura vial y de transporte del Estado desarrolla sus capacidades de manera eficiente y sustentable”.

Componente: “Estudios y Proyectos de infraestructura vial y transporte realizados”.

Actividad:

- Elaborar estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte.
- Realizar diagnósticos de la infraestructura vial y del transporte público.

Componente: Infraestructura vial y de transporte desarrollada.

Actividad:

- Rehabilitar infraestructura vial y de transporte.
- Realizar estudio y proyecto para obra de infraestructura vial y de transporte.

El resumen narrativo de la MIR no está redactado de manera adecuada, conforme a lo establecido en la guía para la elaboración de la matriz de indicadores para resultados del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL).

8. Otras características que se consideren relevantes a las características del programa a evaluar.

De conformidad con lo que establece la Fracción X, del artículo 40 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca en vigor, la Secretaría de Movilidad está facultada para:

“Dirigir, coordinar y controlar la ejecución de programas relativos a la construcción y reparación de las obras de transporte y vialidad, en coordinación con la Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable, así como, evaluar los proyectos que se formulen, utilizando indicadores que muestren su factibilidad económica y social y aseguren el cumplimiento de las disposiciones en materia de impacto ambiental y de riesgo para la población”.

En dicha ley no se confieren atribuciones específicas a la Secretaría de Movilidad, para realizar estudios y diagnósticos para la realización de obras de construcción de infraestructura vial y de transporte, así como tampoco para su rehabilitación. Consecuentemente, el Programa 209 Movilidad Integral Urbana debe incorporar actividades sustantivas de la Secretaría de Movilidad, ya que los componentes y actividades del Programa, establecidos en la MIR 2019, no se relacionan con sus funciones, además de que en ninguno de ellos se establecen elementos de movilidad que contemplen metas de cumplimiento.

DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

Pretende impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del Estado.

Con la implementación del Programa “Movilidad Integral Urbana” se pretende generar una visión integral de la movilidad urbana e impulsar la accesibilidad en los centros de población, de tal modo que la infraestructura vial y de transporte desarrolle sus capacidades de manera eficiente y sustentable.

Para poder cumplir con este propósito, en la misma MIR 2019, el Programa considera 2 componentes, cada uno de los cuales propone obtener los siguientes resultados:

1. Estudios y proyectos de infraestructura vial y transporte.
2. Desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

1.1 ¿Cuál es su objetivo?

La Secretaría de Movilidad señala en el “Árbol de Objetivos”: “Que la infraestructura vial y de transporte del Estado desarrolle sus capacidades de manera eficiente y sustentable”.

1.2 ¿Qué hace?

Por su parte la MIR, describe las siguientes actividades:

- Elabora estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte público.
- Realiza diagnósticos de la infraestructura vial y del transporte público.
- Rehabilita infraestructura vial y de transporte público.
- Realiza obras de infraestructura vial y de transporte público.

1.3 ¿Cómo lo hace? (bienes y/o servicios que entrega)

De acuerdo con la información contenida en la MIR 2019, los bienes o servicios que brinda el sujeto evaluado son: Estudios, diagnósticos, obras y rehabilitación de infraestructura vial y de transporte público.

1.4 ¿A quién está dirigido?

Conforme a la Población Objetivo definida en la MIR 2019, el Programa 209 Movilidad Integral Urbana está dirigido a atender a la población general del Estado de Oaxaca.

De acuerdo con la información contenida en la MIR 2019, esta señala que la Población Potencial es: POBLACIÓN GENERAL. En el documento de diagnóstico no se identifica ni define a la población objetivo. En el documento “Árbol de Problemas”, se habla de centros de población, no del total de la población del Estado de Oaxaca, lo que plantea una situación de indefinición al respecto. Lo mismo sucede con la población atendida. Hay que considerar que la infraestructura vial y de transporte no puede ser considerada como población o área de enfoque a atender, en razón de que se trata de un bien o servicio que los centros de población pueden tener o no tener.

IV. RESULTADOS / PRODUCTOS

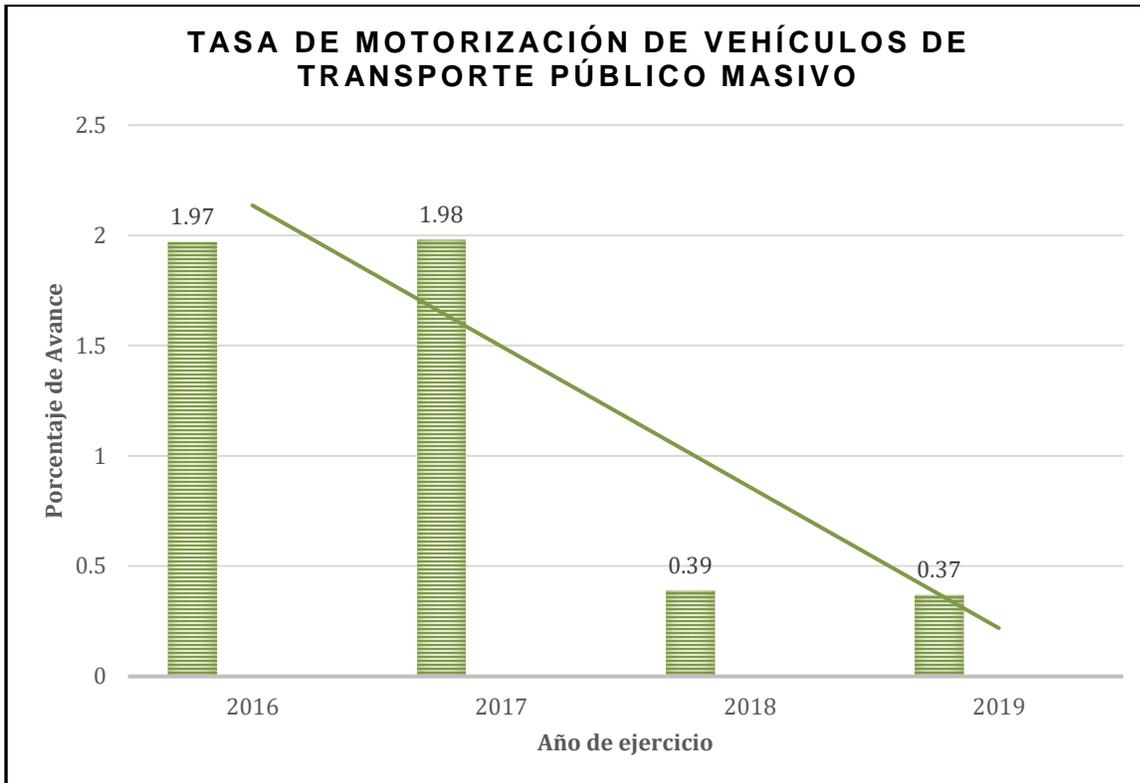
Indicador sectorial

INDICADOR SECTORIAL					
Nombre del indicador	Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo.				
Descripción del indicador	Contribuir al impulso de una movilidad urbana sustentable que garantice la accesibilidad en los centros de población del Estado. Mide la cantidad de vehículos motorizados activos de transporte público masivo por cada mil habitantes en el estado. (Ficha de monitoreo página siguiente)				
Unidad de medida	Número	Frecuencia de medición	Anual	Sentido	Ascendente
Tipo de indicador	Estratégico	Dimensión	Eficacia		
Método o Fórmula de cálculo	(Total de vehículos de transporte público masivo registrados/Total de habitantes del Estado)*10,000				
Interpretación	A mayor valor del indicador mejor disponibilidad de vehículos de transporte público masivo para los habitantes de Oaxaca.				
Año base del indicador	2016				
Meta del Indicador del año evaluado	Meta anual es de 2.2 para el año 2019				
La meta del indicador especificada en la MIR, la cual es información del cierre de cuenta pública	2.2				
Línea base del indicador	1.97				
Valor del indicador del año evaluado	0.37 para el ejercicio 2019				
Valor inmediato anterior	0.39 para el ejercicio 2018				
Avances anteriores. Se refiere a los valores anteriores del indicador según su frecuencia de medición	2016	2017			
	1.97	1.98			
El valor inmediato anterior que se especifica en la MIR, el cual es información del cierre de cuenta pública del año inmediato anterior al evaluado	Sin datos				
Medios de verificación	Sistema de Control y Administración de Concesiones (SCIAC), No disponible en línea. Próximamente se dispondrá de reportes públicos mensuales en la página de la Secretaría de Vialidad y Transporte				

Avance.

Indicador Estratégico	Periodo de evaluación			
	2016	2017	2018	2019
Avances anteriores. Se refiere a los valores anteriores del indicador según su frecuencia de medición	1.97	1.98	0.39	0.37

Fuente de información: Reporte de Monitoreo del Desempeño de los Indicadores Estratégicos 2020. http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/files/pdf/monitoreo/ie/mie_2020.pdf



57. Tasa de motorización de vehículos de transporte público masivo		Sentido esperado	
Responsable	Secretaría de Movilidad	Desempeño	
Alineación			
Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022			
Eje	Oaxaca Productivo e Innovador	Tema:	4.4 Comunicaciones y transportes
Objetivo	4.4.02 Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del estado. 4.4.04 Ordenar de modo integral el transporte del estado de Oaxaca.		
Programa Presupuestario 2020		Plan Estratégico Sectorial	
209. Movilidad Integral Urbana 126. Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado		Comunicaciones y transportes	
Datos del indicador		Comportamiento	
Objetivo	Medir la cantidad de vehículos motorizados activos de transporte público masivo por cada 1000 habitante en el estado.		
Tipo	Impacto	Dimensión	Eficiencia Desagregación Estatal
Método de cálculo	Razón o promedio	Fórmula	(Total de vehículos de transporte público masivo registrados/total de habitantes del estado)*1000
Unidad de medida	Vehículos por cada 1000 habitantes	Año de línea base	2016
		Frecuencia	Anual
Interpretación	A mayor valor del indicador mejor disponibilidad de vehículos de transporte público masivo para los habitantes de Oaxaca.		
Observaciones metodológicas	Se considera únicamente a los vehículos activos, aunque existe un número mayor de vehículos registrados, debido a que en varios casos las unidades dejaron de funcionar por diversos motivos pero aún tienen la concesión. Las metas se obtuvieron por el método de mínimos cuadrados. Se espera un incremento de 46% al 2022, en el número de vehículos de transporte público masivo registrados activos en modelos no mayores a 10 años en buenas condiciones físicas y mecánicas.		
Medios de verificación	Datos obtenidos del Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). No disponible en línea, propiedad de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI). Indicador_Estratégico_15Jun2020.pdf		



Reporte de Monitoreo del Desempeño de los Indicadores Estratégicos 2020.
http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/files/pdf/monitoreo/ie/mie_2020.pdf

Indicadores de resultados e indicadores de servicios y gestión

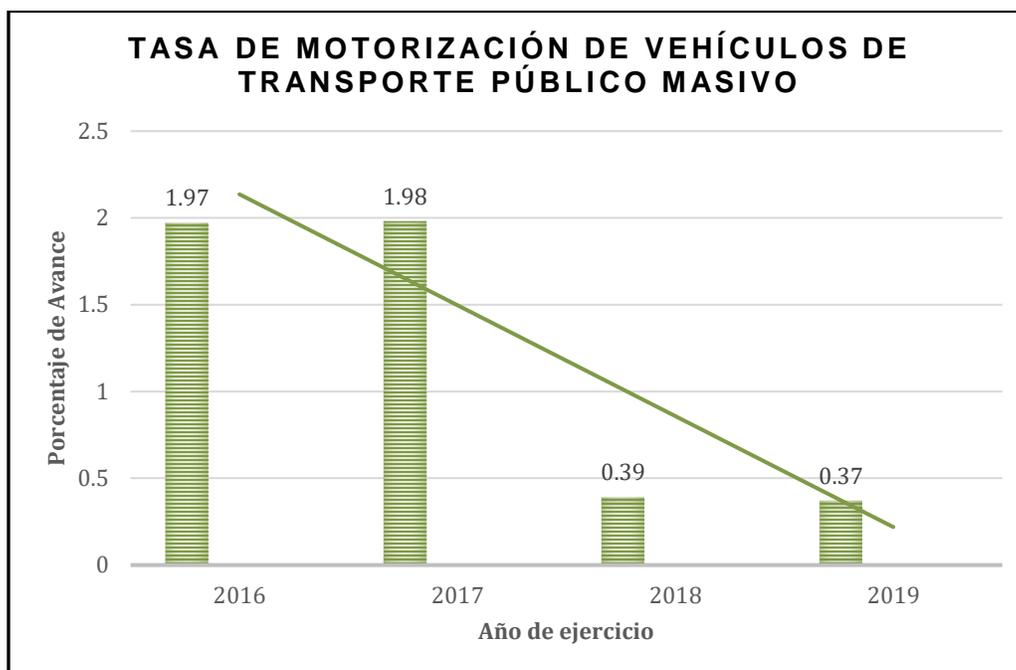
Conforme a los datos contenidos en la MIR 2019, el sujeto evaluado registra los siguientes indicadores:

No.	Indicador	Descripción
1	Fin	Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo
2	Propósito	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada con soporte de estudios y proyectos de movilidad
3	Componente	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados
4	Actividad	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados
5	Actividad	Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte realizados
6	Componente	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada
7	Actividad	Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada
8	Actividad	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados

INDICADOR No. 1		INDICADOR FIN			
Nombre del indicador	Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo				
Descripción del indicador	Contribuir al impulso de una movilidad urbana sustentable que garantice la accesibilidad en los centros de población del Estado Mide la cantidad de vehículos motorizados activos de transporte público masivo por cada mil habitantes en el estado (Ficha de monitoreo página siguiente)				
Unidad de medida	Porcentaje	Frecuencia de medición	Anual	Sentido	Ascendente
Método o fórmula de cálculo	(Total de vehículos de transporte público masivo registrados/Total de habitantes del Estado)*10,000				
Año base del indicador	2016				
Meta del indicador del año evaluado	Meta anual es de 3% para el año 2019				
La meta del indicador especificada en la MIR, la cual es información del cierre de cuenta pública.	2.2				
Línea Base del Indicador	1.97				
Valor del Indicador del año evaluado.	0.37 para el ejercicio 2019				
Valor inmediato anterior.	0.39 para el ejercicio 2018				
Avances anteriores. Se refiere a los valores anteriores del indicador según su frecuencia de medición.	2016	2017	2018	2019	
	1.97	1.98	0.39	0.37	
El valor inmediato anterior que se especifica en la MIR, el cual es información del cierre de cuenta pública del año inmediato anterior al evaluado.	0.39				
Medios de verificación	Sistema de Control y Administración de Concesiones (SCIAC), No disponible en línea. Próximamente se dispondrá de reportes públicos mensuales en la página de la Secretaría de Vialidad y Transporte				

Reporte de Monitoreo del Desempeño de los Indicadores Estratégicos 2020.

http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/files/pdf/monitoreo/ie/mie_2020.pdf



Este indicador se considera adecuado desde el punto de vista técnico; es conveniente para conocer el nivel en el que aumenta la accesibilidad de la población al transporte público. Su desempeño no ha sido el adecuado durante los últimos dos ejercicios.

57. Tasa de motorización de vehículos de transporte público masivo		Sentido esperado	
Responsable	Secretaría de Movilidad	Desempeño	
Alineación			
Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022			
Eje	Oaxaca Productivo e Innovador	Tema:	4.4 Comunicaciones y transportes
Objetivo	4.4.02 Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del estado. 4.4.04 Ordenar de modo integral el transporte del estado de Oaxaca.		
Programa Presupuestario 2020		Plan Estratégico Sectorial	
209. Movilidad Integral Urbana		Comunicaciones y transportes	
126. Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado			
Datos del indicador		Comportamiento	
Objetivo	Medir la cantidad de vehículos motorizados activos de transporte público masivo por cada 1000 habitante en el estado.		
Tipo	Impacto	Dimensión	Eficiencia Desagregación Estatal
Método de cálculo	Razón o promedio	Fórmula	(Total de vehículos de transporte público masivo registrados/total de habitantes del estado)*1000
Unidad de medida	Vehículos por cada 1000 habitantes	Año de línea base	2016 Frecuencia Anual
Interpretación	A mayor valor del indicador mejor disponibilidad de vehículos de transporte público masivo para los habitantes de Oaxaca. Se considera únicamente a los vehículos activos, aunque existe un número mayor de vehículos registrados, debido a que en varios casos las unidades dejaron de funcionar por diversos motivos pero aún tienen la concesión. Las metas se obtuvieron por el método de mínimos cuadrados. Se espera un incremento de 46% al 2022, en el número de vehículos de transporte público masivo registrados activos en modelos no mayores a 10 años en buenas condiciones físicas y mecánicas.		
Observaciones metodológicas			
Medios de verificación	Datos obtenidos del Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC). No disponible en línea, propiedad de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI). Indicador_Estratégico_15Jun2020.pdf		



Reporte de Monitoreo del Desempeño de los Indicadores Estratégicos 2020.
http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/files/pdf/monitoreo/ie/mie_2020.pdf

INDICADOR No. 2		PROPÓSITO			
Nombre del indicador	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada				
Descripción del indicador	La infraestructura vial y de transporte del Estado desarrolla sus capacidades de manera eficiente y sustentable				
Unidad de medida	Porcentaje	Frecuencia de medición	Anual	Sentido	Ascendente
Método o fórmula de cálculo	[(Número de desarrollo de infraestructura vial y de transporte con soporte de estudios y proyectos de movilidad/Total de infraestructura vial y de transporte ejecutadas) * 100]				
Año base del indicador	2019				
Meta del Indicador del año evaluado	Meta Anual es de 3% para el año 2019				
La meta del indicador especificada en la MIR, la cual es información del cierre de cuenta pública	4				
Línea base del indicador	1				
Valor del indicador del año evaluado.	Valor 1				
Valor inmediato anterior.	SD				
Avances anteriores. Se refiere a los valores anteriores del indicador según su frecuencia de medición	SD				
El valor inmediato anterior que se especifica en la MIR, el cual es información del cierre de cuenta pública del año inmediato anterior al evaluado	SD				

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales, así como tampoco la Ficha Técnica del Indicador.

INDICADOR No. 3		COMPONENTE 1			
Nombre del indicador	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados				
Descripción del indicador	Elaborar estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte público				
Unidad de medida	Porcentaje	Frecuencia de medición	Semestral	Sentido	Ascendente
Método o fórmula de cálculo	(Número de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados/Número de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte planeados) * 100				
Obra/Actividad	1. Implementación del Sistema Integral de Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de Oaxaca. 2. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Santiago Pinotepa Nacional 3. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Puerto Escondido				
Año base del indicador	2019				
Meta del indicador del año evaluado	Meta Anual es de 1 para el año 2019				
La meta del indicador especificada en la MIR, la cual es información del cierre de cuenta pública	1%				
Línea base del indicador	Valor 1				
Valor del Indicador del año evaluado	Valor 1				
Valor inmediato anterior	SD				
Avances anteriores. Se refiere a los valores anteriores del indicador según su frecuencia de medición	SD				
El valor inmediato anterior que se especifica en la MIR, el cual es información del cierre de cuenta pública del año inmediato anterior al evaluado	SD				

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales, así como tampoco la Ficha Técnica del Indicador.

INDICADOR No. 4		ACTIVIDAD 1			
Nombre del indicador	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados				
Descripción del indicador	Elaborar estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte público				
Unidad de medida	Porcentaje	Frecuencia de medición	Trimestral	Sentido	Ascendente
Método o Fórmula de Cálculo	(Número de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados/Número de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte programados) * 100				
Obra/Actividad	1. Implementación del Sistema Integral de Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de Oaxaca 2. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del Municipio de Santiago Pinotepa Nacional 3. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Puerto Escondido				
Año Base del Indicador	2019				
Meta del Indicador del año evaluado	Meta anual es de 3% para el año 2019				
La meta del indicador especificada en la MIR, la cual es información del cierre de cuenta pública	3				
Línea base del indicador	Valor 3				
Valor del Indicador del año evaluado	Valor 3				
Valor inmediato anterior	SD				
Avances anteriores. Se refiere a los valores anteriores del indicador según su frecuencia de medición	SD				
El valor inmediato anterior que se especifica en la MIR, el cual es información del cierre de cuenta pública del año inmediato anterior al evaluado	SD				

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales, así como tampoco la Ficha Técnica del Indicador.

Indicador No. 5		ACTIVIDAD 2			
Nombre del indicador	Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte realizados				
Descripción del indicador	Mide el porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte público realizados/Número de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte programados				
Unidad de medida	Porcentaje	Frecuencia de medición	Trimestral	Sentido	Ascendente
Método o fórmula de cálculo	(Número de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte realizados/Número de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte programados) * 100				
Obra/actividad	Realizar Diagnóstico de la Infraestructura Vial y del Transporte Público				
Año base del indicador	2019				
Meta del indicador del año evaluado	Número de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte público realizados				
La meta del indicador especificada en la MIR, la cual es información del cierre de cuenta pública	Valor 3				
Línea base del indicador	Valor 3				
Valor del indicador del año evaluado	3				
Valor inmediato anterior	SD				
Avances anteriores. Se refiere a los valores anteriores del indicador según su frecuencia de medición	SD				
El valor inmediato anterior que se especifica en la MIR, el cual es información del cierre de cuenta pública del año inmediato anterior al evaluado	SD				

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales, así como tampoco la Ficha Técnica del Indicador.

Indicador No. 6		COMPONENTE 2			
Nombre del indicador:	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada				
Descripción del indicador	Infraestructura vial y de transporte público desarrollada				
Unidad de medida	Porcentaje	Frecuencia de medición	Semestral	Sentido	Ascendente
Método o fórmula de cálculo	(Número de obras de infraestructura vial y de transporte desarrollada/Número de infraestructura vial y de transporte contemplados en el Banco de Proyectos) * 100				
Año base del indicador	2019				
Meta del indicador del año evaluado	Número de infraestructura vial y de transporte público desarrollada				
La meta del indicador especificada en la MIR, la cual es información del cierre de cuenta pública	Meta anual es de 1				
Línea Base del Indicador	Valor 1				
Valor del Indicador del año evaluado	Valor 1				
Valor inmediato anterior	SD				
Avances Anteriores. Se refiere a los valores anteriores del indicador según su frecuencia de medición	SD				
El valor inmediato anterior que se especifica en la MIR, el cual es información del cierre de cuenta pública del año inmediato anterior al evaluado	SD				

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales, así como tampoco la Ficha Técnica del Indicador.

Indicador No. 7		ACTIVIDAD 1			
Nombre del indicador	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte rehabilitada				
Descripción del indicador	Rehabilitar infraestructura vial y de transporte				
Unidad de medida	Porcentaje	Frecuencia de Medición	Semestral	Sentido	Ascendente
Método o fórmula de cálculo	(Número de obras de infraestructura vial y de transporte rehabilitadas/Número de obras de infraestructura vial y de transporte contemplados en el Banco de Proyectos) * 100				
Obra/Actividad	1. Rehabilitación de la Terminal Viguera del Sistema Integrado de Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de Oaxaca 2. Rehabilitación de la Terminal Parque del Amor del Sistema Integrado de Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de Oaxaca				
Año base del indicador	2019				
Meta del indicador del año evaluado	Número de infraestructura vial y de transporte público rehabilitadas				
La meta del indicador especificada en la MIR, la cual es información del cierre de cuenta pública.				Meta anual es de 2	
Línea base del indicador				Valor 2	
Valor del indicador del año evaluado				Valor 2	
Valor inmediato anterior				SD	
Avances Anteriores. Se refiere a los valores anteriores del indicador según su frecuencia de medición				SD	
El valor inmediato anterior que se especifica en la MIR, el cual es información del cierre de cuenta pública del año inmediato anterior al evaluado				SD	

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales, así como tampoco la Ficha Técnica del Indicador.

Indicador No. 8		ACTIVIDAD 2			
Nombre del indicador	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados				
Descripción del indicador	Realizar estudio y proyecto para obra de infraestructura vial y de transporte				
Unidad de medida	Porcentaje	Frecuencia de medición	Trimestral	Sentido	Ascendente
Método o fórmula de cálculo	(Número de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados/Número de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte contemplados en el Banco de Proyectos de inversión) * 100				
Obra/Actividad	SD				
Año base del indicador	SD				
Meta del indicador del año evaluado	Número de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte público realizados				
La meta del indicador especificada en la MIR, la cual es información del cierre de cuenta pública	Meta anual es de 2				
Línea base del indicador	2				
Valor del indicador del año evaluado	2				
Valor inmediato anterior	SD				
Avances anteriores. Se refiere a los valores anteriores del indicador según su frecuencia de medición	SD				
El valor inmediato anterior que se especifica en la MIR, el cual es información del cierre de cuenta pública del año inmediato anterior al evaluado	SD				

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales, así como tampoco la Ficha Técnica del Indicador.

Avance de indicadores y análisis de metas

De acuerdo con la información de la MIR 2019 del Programa 209 Movilidad Integral Urbana se seleccionaron los siguientes indicadores:

No.	Indicador	Meta	
		Programado	Realizado
Fin	Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo	2.2	0.37
Propósito	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	4	0
Componente 1	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados	1	0
Actividad 1	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados	1	3
Actividad 2	Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte realizados	3	3
Componente 2	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	1	0
Actividad 1	Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada	2	2
Actividad 2	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados	2	0

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales, así como tampoco la Ficha Técnica del Indicador.

El Decreto del Presupuesto de Egresos para el año 2019 no aparecen indicadores del Programa 209 Movilidad Integral Urbana.

La información de los indicadores del Programa 209 Movilidad Integral Urbana, fue obtenida de: Reporte de Avance de Gestión, UR 109 Secretaría de Movilidad, Cuarto Trimestre de 2019, en la página web de la Secretaría de Finanzas del Estado de Oaxaca.

https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf.

Programa Operativo Anual 2019, Matriz de Indicadores para Resultados, Reporte de Cierre.

<https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/evaluacion/programas/cierre/2019/PROGRANA209.pdf>.

Reporte de Monitoreo del Desempeño de los Indicadores Estratégicos 2020.

http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/files/pdf/monitoreo/ie/mie_2020.pdf

Avance de indicadores

Indicador	Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo	
Tipo	Fin	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	2.2	0.37
Valoración	Ya se dio respuesta en el apartado 2.2 Indicadores de Resultados e Indicadores de Servicios y Gestión	

Indicador	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	
Tipo	Propósito	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	4	0
Valoración	<p>Se considera medianamente útil en razón de que debe estar vinculado con la movilidad</p> <p>No se cumplió la meta, que a pesar de ser laxa con relación a los centros de población a atender; no contribuye al logro del objetivo</p> <p>Se sugiere establecer metas que representen retos y sean de impacto para la población oaxaqueña</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados	
Tipo	Indicador Componente 1	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	1	0
Valoración	<p>Se considera que no aporta valor a los servicios que brinda la Secretaría, además, de no estar vinculado a la movilidad</p> <p>Se sugiere replantear la meta de este indicador o establecer indicadores que permitan medir el impacto en la movilidad</p> <p>El indicador corresponde a una actividad y tiene el mismo nombre que el indicador de una de sus actividades</p> <p>El sujeto evaluado tiene que especificar como determinó la línea base para establecer la meta.</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados	
Tipo	Indicador Actividad 1	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	1	3
Valoración	<p>La meta establecida para este indicador no es congruente con la meta del componente ya que corresponde</p> <p>La meta es laxa y no establece una línea base que ponga un reto que genere impacto a la operación del Programa y en particular a la movilidad</p> <p>Se sugiere cambiar el nombre del indicador o sustituirlo en razón de que es el mismo para el componente</p> <p>El sujeto evaluado tiene que especificar como determinó la línea base para establecer la meta</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte realizados	
Tipo	Indicador Actividad 2	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	3	3
Valoración	<p>La meta no es significativa con relación a la cantidad de los centros de población con que cuenta el Estado, ya que se limita a cumplir con lo establecido como meta y no se puede determinar su impacto en la movilidad</p> <p>El sujeto evaluado tiene que especificar como determinó la línea base para establecer la meta</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	
Tipo	Indicador Componente 2	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	1	0
Valoración	<p>No es factible su valoración al no haber cumplido con la meta establecida en la MIR 2019. Se considera que no aporta valor a los servicios que brinda la Secretaría</p> <p>Se sugiere replantear la meta o establecer un indicador conforme a las atribuciones y facultades del sujeto evaluado que genere impacto en la movilidad</p> <p>El sujeto evaluado tiene que especificar como determinó la línea base para establecer la meta</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada	
Tipo	Indicador Actividad 1	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	2	2
Valoración	<p>El porcentaje establecido como meta resulta irrelevante en relación a la cantidad de los centros de población que requieren la rehabilitación de su infraestructura vial, además de que no se puede determinar el impacto en la movilidad</p> <p>No representa ningún tipo de reto para los requerimientos de los centros de población urbana</p> <p>Se sugiere replantear la meta, incorporando variables del indicador la infraestructura vial que requiere rehabilitarse, con ese contexto el indicador si mostraría resultados o avances en atención de la problemática identificada</p> <p>El sujeto evaluado tiene que especificar como determinó la línea de base para establecer la meta</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados	
Tipo	Indicador Actividad 2	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	2	0
Valoración	<p>No es factible su valoración, en razón de que no se programó ninguna meta para el ejercicio que se evalúa</p> <p>Se estima que este indicador no aporta valor a los servicios que brinda la Secretaría</p> <p>Se sugiere reconsiderar la existencia de este indicador o vincularlo con el impacto que causa a la movilidad</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Análisis de metas

Indicador	Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo	
Tipo	Fin	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	2.2	0.37
Valoración	<p>Se considera adecuado desde el punto de vista técnico.</p> <p>Es útil para conocer el nivel en el que aumenta la accesibilidad de la población al transporte público</p> <p>La Secretaría de Movilidad cuenta con atribuciones para el otorgamiento de las concesiones y el control del transporte público</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	
Tipo	Propósito	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	4	0
Valoración	<p>La finalidad del Programa es que los centros de población cuenten con infraestructura vial y transporte público eficiente</p> <p>Se considera que la meta es baja respecto a la cantidad de los centros de población a atender. Se sugiere establecer metas que representen retos y sean realizables, que generen impacto positivo en la movilidad, a fin de poder evaluar el beneficio que el programa brinda a la población oaxaqueña</p> <p>Se recomienda estudiar el utilizar como población objetivo, a los centros de población que requieren de realizar obras de infraestructura vial y de transporte, para establecer metas más significativas con relación al problema que se pretende resolver</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	
Tipo	Componente 1	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	1	0
Valoración	<p>Corresponde solo al desempeño de una actividad, en razón de que se limita a cumplir lo que establece como meta; se sugiere establecer metas más ambiciosas y realizables</p> <p>Sería conveniente construir un indicador que mida la relación entre el total de los centros de población con los estudios y proyectos que se realicen para atenderlos y el impacto que se genera en la movilidad</p> <p>Se sugiere crear indicadores relacionados con el desarrollo de la movilidad, a fin de que el sujeto evaluado pueda establecer actividades vinculadas con su ámbito de competencia</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados	
Tipo	Actividad 1	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	1	3
Valoración	<p>Se logró rebasar la meta, lo cual indica que sí es posible establecer metas que representen retos mayores y realizables; no obstante, se requiere determinar el impacto que genera en la movilidad</p> <p>Se sugiere crear indicadores relacionados con el desarrollo de la movilidad, a fin de que el sujeto evaluado pueda establecer actividades y metas vinculadas con su ámbito de competencia</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte realizados	
Tipo	Actividad 2	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	3	3
Valoración	<p>La meta no es significativa, es laxa con relación a los centros de población que tiene el Estado y que requieren de esos servicios que contribuyan a mejorar su movilidad</p> <p>Se sugiere replantear metas más ambiciosas en razón de que es evidente que sí es posible su cumplimiento</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	
Tipo	Componente 2	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	1	0
Valoración	<p>No se puede programar una meta que no se sabe si es posible realizar en relación con la cantidad de proyectos alojados en el Banco de Proyectos de Inversión</p> <p>Se sugiere replantear metas más ambiciosas, que sean realizables y vincularlas con el impacto que generan en la movilidad</p> <p>Se propone crear indicadores relacionados con el desarrollo de la movilidad, a fin de que el sujeto evaluado pueda establecer actividades vinculadas con su ámbito de competencia</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	
Tipo	Actividad 1	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	2	2
Valoración	<p>El porcentaje establecido como meta resulta irrelevante en relación a la cantidad de los centros de población que requieren la rehabilitación de su infraestructura; información que no se proporciona</p> <p>Se limita a cumplir con lo que se establece como meta, la cual es laxa con relación a los centros de población que requieren de estos servicios, información que no se proporciona</p> <p>Se sugiere establecer metas más ambiciosas y posibles de realizar, así como determinar su impacto en la movilidad</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Indicador	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados	
Tipo	Actividad 2	
Avance	Meta	
	Programado	Realizado
	2	0
Valoración	<p>No es factible su valoración, no se tiene referencia de la cantidad de los centros de población a atender, ni de los recursos con que se cuenta</p> <p>No aporta valor a los servicios que brinda la Secretaría y sobre todo que no se vincula con el impacto que genera en la movilidad</p>	

Consultado en: MIR 2019 y en la página de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca, Reporte de Avance de Gestión UR-Secretaría de Movilidad, Cuarto trimestre 2019. https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf

Conclusión del Avance de Indicadores y Análisis de Metas

Se estima que el 85% metas establecidas son laxas, teniendo en cuenta que se establecen por abajo del umbral de la capacidad del Programa, es decir con relación a la cantidad de los centros de población que el programa pretende atender.

Es conveniente vincular los indicadores con el impacto que generan los bienes y servicios que brinda el Programa en el desarrollo de la movilidad urbana, con lo cual, permitirá evaluar, de forma más precisa, los beneficios que recibe la población oaxaqueña en general y de manera particular, para la población objetivo.

Las fórmulas de los indicadores del Componente: (Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados) y de la actividad: (Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados) son la mismas, no varían y solo se diferencian porque la primera dice **planeados** y la segunda **programados**.

Cabe destacar que la MIR 2019 muestra que las actividades no cuentan con mecanismos de verificación, lo cual no contribuye al acceso a la información pública ni a la transparencia.

Soportes del análisis de indicadores para resultados

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Definición	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas	Comportamiento del	Tipo de indicador
Fin	Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo	(Total de vehículos de transporte público masivo registrados/Total de habitantes del Estado)*10,000	Sí	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Propósito	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada con soporte de estudios y proyectos de movilidad	((Número de desarrollo de infraestructura vial y de transporte con soporte de estudios y proyectos de movilidad/Total de infraestructura vial y de transporte ejecutadas)*100)	Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Sí	Sí	Sí

Componente 1	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados	(Número de estudios de infraestructura vial y de transporte realizados/Número de estudios de infraestructura vial y de transporte planeados)*100	Sí	No	Sí	No	No	Sí	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí
Actividad 1	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados	(Número de estudios de infraestructura vial y de transporte realizados/Número de estudios de infraestructura vial y de transporte programados)*100	Sí	Sí	Sí	No	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Definición	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas	Comportamiento del	Tipo de indicador
Actividad 2	Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte realizados	(Número de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte realizados/Número de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte programados)*100	Sí	Sí	Sí	No	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí
Componente 2	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	(Número de infraestructura vial y de transporte desarrollada/Número de infraestructura vial y de transporte desarrollada contemplados en el banco de proyectos)*100	No	Sí	Si	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí
Actividad 1	Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada	(Número de obras de infraestructura vial y de transporte rehabilitadas/Número de obras de infraestructura vial y de transporte desarrollada contemplados en el banco de proyectos)*100	Sí	Sí	No	No	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí

Actividad 2	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados	(Número de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados/Número de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte contemplados en el banco de proyectos de inversión)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí	No	Sí	No	No	No	Sí
------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Meta 2019	Unidad de	Justificación	Orientado A impulsar El desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
Fin	Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo	2,2	%	Se considera adecuado desde el punto de vista técnico	Sí	Es conveniente para conocer el nivel en el que aumenta la accesibilidad de la población al transporte público	Sí	La Secretaría de Movilidad cuenta con las atribuciones para el otorgamiento de las concesiones y el control del transporte público	
Propósito	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada con soporte de estudios y proyectos de movilidad	100	%	El Programa tiene como una de sus finalidades que todos los centros de población cuenten con infraestructura vial y transporte público eficiente	Sí	Se considera muy bajo tomando en cuenta la cantidad de centros de población a atender	Sí	La Secretaría de Movilidad cuenta con las facultades para desarrollar estudios y proyectos de movilidad	Es conveniente utilizar como unidad de medida la cantidad de infraestructura que se requiere para los centros de población a atender. Vincular este indicador con la movilidad.

Componente 01	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados	100%		Es congruente	No	Corresponde solo al cumplimiento de una actividad	Sí	Se limita a cumplir lo que establece como meta	Sería conveniente construir un indicador que mida la relación entre el total de centros de población con los estudios y proyectos que se realicen para atenderlos. Vincular este indicador con la movilidad.
------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	------	--	---------------	----	---------------------------------------------------	----	------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Meta 2019	Unidad de medida	Justificación	Orientado A impulsar El desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
Actividad 1	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados	3	%	No es congruente con la meta del componente	No	Corresponde solo al cumplimiento de una actividad	Sí	Se limita a cumplir lo que establece como meta	Se sugiere cambiar el nombre del indicador ya que es el mismo que el del componente. Vincular este indicador con la movilidad.
Actividad 2	Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte realizados	3	%	Corresponde con uno de los servicios que brinda la Secretaría	No	La meta no es significativa en relación con los centros de población que tiene el Estado	Sí	Se limita a cumplir lo que establece como meta	Vincular este indicador con la movilidad.

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Meta 2019	Unidad de	Justificación	Orientado A impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
Componente 02	Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	100	%	El Programa tiene como una de sus finalidades que todos los centros de población cuenten con infraestructura vial y transporte público eficiente	No	No puede programar una meta que no se sabe si es posible en relación con la cantidad de proyectos alojados en el Banco de Proyectos de Inversión	No	No puede programar una meta que no se sabe si es posible en relación con la cantidad de proyectos alojados en el Banco de Proyectos de Inversión	Replantear la meta. Vincular este indicador con la movilidad.

Actividad 1	Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada	2	%	El porcentaje establecido como meta resulta irrelevante en relación a la cantidad de los centros de población que requieren la rehabilitación de su infraestructura	No	Demasiado laxa	Si	No representa ningún reto para los requerimientos de los centros de población	Replantear la meta. Vincular este indicador con la movilidad.
Actividad 2	Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados	2	%	No es factible su valoración	No	No aporta valor a los servicios que brinda la Secretaría			Valorar la existencia de este indicador Vincular este indicador con la movilidad.

Resultados (Cumplimiento de objetivos)

Efectos atribuibles resultados

No se cuenta con información de evaluaciones de impacto rigurosas que se hayan realizado en ejercicios anteriores para este Programa.

Los objetivos no se cumplen, en razón de que en el Árbol de Objetivos se establecen como fines los siguientes:

1. Todas las poblaciones cuentan con servicio de transporte.
2. El Estado de Oaxaca cuenta con movilidad sustentable que garantiza la accesibilidad a los centros de población.

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

Se encontró que para el ejercicio que se evalúa, no hubo presupuesto asignado al Programa 209 Movilidad Integral Urbana.

Otros efectos resultados

No se cuenta con información de evaluaciones externas que no sean de impacto y/o información que provenga de estudios estatales, nacionales o internacionales de programas similares.

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente, sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

Otros hallazgos

No se cuenta con información de hallazgos relacionados con el desempeño del Programa (que estén relacionados con los componentes y actividades de este), que provengan de evaluaciones externas que no sean de impacto, tampoco fueron proporcionados documentos relevantes por parte de la ITE.

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente, sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

Valoración

2.7. Observaciones generales de indicadores

- No se puede realizar una valoración conforme a los criterios indicados por no contar con la información requerida para realizar la comparación con los ejercicios anteriores.
- Se requiere información de ejercicios anteriores, pero esta no existe en razón de que el Programa estableció los indicadores actuales a partir del año 2019, que se evalúa.
- El sujeto evaluado, no establece indicadores a nivel de componentes y actividades relacionados con el tema de la movilidad urbana, que es su ámbito de competencia y el objetivo del programa.
- El Decreto del Presupuesto de Egresos para el año 2019 no aparecen presupuesto ni indicadores para del Programa 209 Movilidad Integral Urbana.

Valoración de los hallazgos identificados

Con la información suministrada, investigada y analizada, se realiza la valoración siguiente:

El programa no cuenta con un documento que integre todas las características que debe contener un programa presupuestal; carece de presupuesto, no cuenta con reglas de operación, los servicios que brinda el Programa no están vinculados al objetivo del Programa que es: Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del Estado.

Se identificó que el objetivo del Programa está enfocado en la movilidad urbana relativa al transporte público, sin tomar en consideración a la movilidad vehicular, de motocicleta y la no motorizada (Peatonal, bicicleta, patinete, patines, etc.), entre otros factores.

En el diagnóstico, se reconoce que el Estado de Oaxaca carece de una visión integral de la movilidad urbana, donde se considere la demografía, la economía, la sociedad y la cultura de la población, así acciones que impulsen el desarrollo de investigación, estudios y proyectos que faciliten la coordinación de los esfuerzos del sector con los diferentes niveles de gobierno.

Se identificó que tampoco se realiza un análisis actualizado que abarque todos los tipos de movilidad urbana que existen en la entidad, así como tampoco refiere información sustentada en estudios realizados por instituciones locales, nacionales o internacionales, para fundamentar sus planteamientos sobre la movilidad urbana y, se enfoca en el análisis de la problemática del transporte público.

Tampoco establece la metodología utilizada para definir a las poblaciones potencial, objetivo y atendida, además de que no las identifica con claridad; únicamente establece como población potencial a la población general del Estado de Oaxaca y específicamente en el objetivo del Programa no se hace referencia a los habitantes oaxaqueños.

Se identificó que el Árbol de Objetivos no se realizó un análisis conforme a la metodología del MML para definir los objetivos de forma más precisa y clara.

En la MIR 2019 no aparecen definidas las poblaciones potencial, objetivo y atendida. Esta situación también se presenta en el diagnóstico, en el Árbol de Problemas y en el Árbol de Objetivos, por lo que ya se había identificado esta situación a través de los Mecanismos Susceptibles de Mejora y que no han sido atendidos al día de hoy.

El resumen narrativo de la MIR en el nivel de Fin y Propósito, no están redactados de manera adecuada, ya que no están redactados como un hecho realizado o alcanzado.

Los indicadores de Fin, Propósito y Componentes cumplen con las características de definición, unidad de medida, frecuencia de medición, línea base, metas, comportamiento del indicador y tipo de indicador, mas no establecen mecanismo de verificación o no es accesible a la ciudadanía, lo cual no aporta a la transparencia ni al acceso a la información pública.

Se encontró que en el Presupuesto de Egresos para el Ejercicio Fiscal 2019, año que se evalúa, no hubo presupuesto asignado al Programa 209 Movilidad Integral Urbana.

Debido a lo anterior, se sugiere:

1. Que el Programa 209 Movilidad Integral Urbana, cuente con un presupuesto anual asignado, con indicadores establecidos o definidos.
2. Fortalecer el diagnóstico respecto del problema MML con investigación documentada con estudios realizados por instituciones públicas o privadas, locales, nacionales o internacionales y actualizar datos sobre el tema de la movilidad urbana en el Estado de Oaxaca.
3. Fortalecer el Árbol de Objetivos MML con un análisis más amplio para alcanzar los objetivos, definirlos de forma más precisa y clara.
4. Definir la población potencial, objetivo y atendida, así como desagregada, (población general, centros de población, infraestructura vial y de transporte público). Adecuar sus documentos de diagnóstico, Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos.
5. El programa no cuenta con un documento que integre todas las características que debe contener un programa presupuestal; carece de presupuesto, no cuenta con reglas de operación,
6. Los servicios que brinda el Programa no están vinculados al objetivo del Programa que es: Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del Estado.
7. Establecer indicadores a nivel de componentes y actividades relacionados con el tema de la movilidad urbana y el impacto que se pretende generar en la población oaxaqueña, ya que el sujeto evaluado no cuenta con estos.
8. Para el indicador de Propósito, es conveniente analizar el utilizar como unidad de medida la cantidad de infraestructura vial y de transporte público que se requiere construir o rehabilitar en los centros de población.
9. Para el indicador del Componente 1, sería conveniente construir un indicador que mida la relación entre el total de centros de población con los estudios y proyectos que se realicen para atenderlos.
10. El indicador de Actividad 1, (“Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados”) no es congruente con los fines del Programa, en virtud de que se pretende que todos los centros de población cuenten con infraestructura vial y de transporte público eficiente. Se propone que la meta de este indicador se establezca en relación a lograr un impacto de mayores resultados en la movilidad urbana.
11. Respecto al indicador de Actividad 2. (“Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte desarrollados”), el Programa tiene como una de sus finalidades que todos los centros de población cuenten con infraestructura vial y de transporte público eficiente; sin embargo, no se puede programar una meta que se desconoce si es posible de cumplir en relación a la cantidad de proyectos contemplados en el Banco de Proyectos de Inversión, sin

considerar el total de centros de población urbanos que requieren de infraestructura vial y de transporte público. Se sugiere replantear la meta.

12. El indicador del Componente 2. Se sugiere replantear la meta que represente un reto de mayores alcances y factible de realizar y que esté vinculado con la movilidad.
13. El indicador de la Actividad 1 (“Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada”) tiene establecida una meta irrelevante en relación a la cantidad de los centros de población que requieren rehabilitar su infraestructura. Se sugiere replantear la meta.
14. Respecto al indicador de la Actividad 2 (“Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados”), no es factible que exista un indicador para el que se establece una meta cero. Se sugiere valorar la existencia de este indicador y si es útil, vincularlo con el tema de la movilidad.

V. COBERTURA

Población potencial

De acuerdo con la información contenida en la MIR 2019, la población potencial es: POBLACIÓN GENERAL. En el documento de diagnóstico no se identifica ni define a la población objetivo. Además, en el documento “Árbol de Problemas”, se habla de centros de población, no del total de la población del Estado de Oaxaca, lo que plantea una situación de indefinición al respecto.

La Secretaría de Movilidad, como sujeto evaluado, debe elaborar un documento que defina a las poblaciones potencial, objetivo y atendida a fin de relacionarlas con el logro de los objetivos y el seguimiento del desempeño del Programa. Además, es importante que incluya la unidad de medida, el valor en el año a evaluar, la definición y la valoración misma.

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

Población objetivo

De acuerdo con la información contenida en la MIR 2019, no se define a la población objetivo. Asimismo, dentro de la información provista, no se localizó ningún documento que la defina.

Es importante contar con un documento que defina a las poblaciones potencial, objetivo y atendida, además de indicar la unidad de medida y el valor del año a evaluar, a fin de relacionarlas con el logro de los objetivos y el seguimiento del desempeño del Programa.

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

Población atendida

De acuerdo con la información suministrada y analizada, no se localizó documento alguno que la defina y que muestre la cobertura 2016–2019.

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

Evolución de cobertura

Dentro de la información suministrada, no se identificó ningún documento que contenga una estrategia de cobertura, que permita monitorear y realizar un análisis de los avances en relación con la población objetivo que el Programa proyecta atender.

De acuerdo con la información provista por el sujeto evaluado e investigada por la instancia evaluadora, no se localizó evidencia documental que la defina y que muestre la cobertura 2016–2019.

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente, sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

Análisis de cobertura

De acuerdo con la información contenida en la MIR 2019, no es posible realizar un análisis de la evolución de la cobertura, en razón de dentro de la información provista no se localizó ningún documento que proporcione los datos necesarios para poder determinar, de forma detallada, el alcance y la cobertura del Programa. Tampoco se identificó la estrategia para brindar atención a la cobertura, además de que todo va en función de la definición de las poblaciones.

Dentro de la información suministrada, no se identificó documento que contenga una estrategia de cobertura que permita monitorear los avances en relación con la población objetivo que el Programa proyecta atender.

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

VI. SEGUIMIENTO A ASPECTOS SUSCEPTIBLES DE MEJORA

Aspectos comprometidos hasta 2019

 Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2018						
Anexo único 2da PARTE						
Datos del Programa y Unidad Responsable						
209	MOVILIDAD INTEGRAL URBANA					
109	SEMOVI	Secretaría de Movilidad				
Alineación						
Eje PED: Oaxaca productivo e innovador		Tema: Comunicación y transportes		Objetivo: Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del estado.		
Sector: Comunicaciones y transportes		Subsector: Movilidad				
ID_ASM	Vigencia	Año de evaluación	Tipo de evaluación	Recomendación de la Instancia Evaluadora	Aspecto Susceptible de Mejora	Resultado Esperado
109_209_001_17	✓	2017	DIAGNÓSTICA	ACTUALIZAR LOS DATOS Y DESAGREGAR TAMBIÉN POR GRUPOS DE EDAD Y POBLACIÓN INDÍGENA.	DEFINIR A LA POBLACIÓN POTENCIAL POR GÉNERO, GRUPO ETARIO, POBLACIÓN INDÍGENA Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA (REGION O MUNICIPIO).	DOCUMENTO EN EL QUE SE DEFINA EXPLÍCITAMENTE A LA POBLACIÓN POTENCIAL POR GÉNERO, GRUPO ETARIO, POBLACIÓN INDÍGENA Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA (REGION O MUNICIPIO).
109_209_002_17	✓	2017	DIAGNÓSTICA	ACTUALIZAR LOS DATOS Y DESAGREGAR TAMBIÉN POR GRUPOS DE EDAD Y POBLACIÓN INDÍGENA.	DEFINIR A LA POBLACIÓN OBJETIVO POR GÉNERO, GRUPO ETARIO, POBLACIÓN INDÍGENA Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA (REGION O MUNICIPIO).	DOCUMENTO EN EL QUE SE DEFINA EXPLÍCITAMENTE A LA POBLACIÓN OBJETIVO POR GÉNERO, GRUPO ETARIO, POBLACIÓN INDÍGENA Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA (REGION O MUNICIPIO).
109_209_003_17	✓	2017	DIAGNÓSTICA	REALIZAR UN DOCUMENTO QUE ESPECIFIQUE LA FORMA EN QUE SE REALIZARÁ EL PADRÓN DE BENEFICIARIOS O ÁREA DE ENFOQUE.	GENERAR LA INFORMACIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DEL PADRÓN DE BENEFICIARIOS CON BASE EN LO ESTIPULADO POR LOS LINEAMIENTOS DEL PADRÓN ÚNICO DE BENEFICIARIOS DE COPEVAL.	BITÁCORA DE INFORMACIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DEL PADRÓN DE BENEFICIARIOS CON BASE EN LO ESTIPULADO POR LOS LINEAMIENTOS DEL PADRÓN ÚNICO DE BENEFICIARIOS DE COPEVAL.



JEFATURA

Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2018

ID_ASM	Vigencia	Año de emisión	Tipo de evaluación	Recomendación de la Instancia Evaluadora	Aspecto Susceptible de Mejora	Resultado Esperado
109_209_004_17	✓	2017	DIAGNÓSTICA	<p>ESPECIFICAR CON MAS DETALLE EL MEDIO DE VERIFICACIÓN APEGÁNDOSE A LOS LINEAMIENTOS DE CONEVAL EL CUAL DEBE CONTENER EL NOMBRE COMPLETO DEL DOCUMENTO QUE SUSTENTA LA INFORMACIÓN, EL ÁREA QUE GENERA O PUBLICA LA INFORMACIÓN, LA PERIODICIDAD CON LA QUE SE GENERA EL DOCUMENTO (EL CUAL DEBE COINCIDIR CON LA FRECUENCIA DE MEDICIÓN) Y LA LIGA DE LA PÁGINA DE LA QUE SE OBTIENE LA INFORMACIÓN (SI ES EL CASO). REVISAR LOS COMENTARIOS DE CADA UNO DE LOS INDICADORES EVALUADOS EN EL ARCHIVO ELECTRÓNICO ADJUNTO.</p>	<p>ASEGURAR QUE: *LA REDACCIÓN DEL RESUMEN NARRATIVO SEA CORRECTA (FIN Y PROPOSITO COMO ALGO LOGRADO; COMPONENTES COMO BIEN O SERVICIO ENTREGADO; ACTIVIDADES COMO ACCIONES REALIZADAS) *LOS INDICADORES DE LA MIR CUMPLAN CON LOS CRITERIOS CREMA (CLARIDAD, RELEVANCIA, ECONOMÍA, ADECUADO PARA LO QUE PRETENDE MEDIR) *LOS MEDIOS DE VERIFICACIÓN, CONTENGAN UN NOMBRE ESPECIFICO, UNA UR O ÁREA DE LA UR RESPONSABLE DE LA GENERACIÓN DE ESA INFORMACIÓN, UNA UBICACIÓN PARA ACCESO ELECTRÓNICO O FÍSICO POR PARTE DE LA CIUDADANÍA. *LOS SUPUESTOS SEAN LO QUE TIENE QUE SUCEDER PARA QUE EL RESUMEN NARRATIVO SE CUMPLA Y QUE NO DEPENDA DE LA UR O EL GOBIERNO DEL ESTADO.</p>	<p>MIR CORREGIDA EN LA QUE: *LA REDACCIÓN DEL RESUMEN NARRATIVO SEA CORRECTA (FIN Y PROPOSITO COMO ALGO LOGRADO; COMPONENTES COMO BIEN O SERVICIO ENTREGADO) *ACTIVIDADES COMO ACCIONES REALIZADAS) *LOS INDICADORES DE LA MIR CUMPLAN CON LOS CRITERIOS CREMA (CLARIDAD, RELEVANCIA, ECONOMÍA, ADECUADO PARA LO QUE PRETENDE MEDIR) *LOS MEDIOS DE VERIFICACIÓN, CONTENGAN UN NOMBRE ESPECIFICO, UNA UR O ÁREA DE LA UR RESPONSABLE DE LA GENERACIÓN DE ESA INFORMACIÓN, UNA UBICACIÓN PARA ACCESO ELECTRÓNICO O FÍSICO POR PARTE DE LA CIUDADANÍA. *LOS SUPUESTOS SEAN LO QUE TIENE QUE SUCEDER PARA QUE EL RESUMEN NARRATIVO SE CUMPLA Y QUE NO DEPENDA DE LA UR O EL GOBIERNO DEL ESTADO.</p>

Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2018

ID_ASM	Vigencia	Año de evaluación	Tipo de evaluación	Recomendación de la Instancia Evaluadora	Aspecto Susceptible de Mejora	Resultado Esperado
109_209_005_17		2017	DIAGNÓSTICA	REVISAR LOS COMENTARIOS DE CADA INDICADOR EN EL ARCHIVO ELECTRÓNICO ADJUNTO, DEFINIR LINEA BASE Y METAS CONGRUENTES CON LA FRECUENCIA DE MEDICIÓN DE LOS INDICADORES SEÑALADOS.	ASEGURAR QUE TODOS LOS INDICADORES CONTENGAN: * NOMBRE, * TIPO DE INDICADOR (ESTRATÉGICO O DE GESTIÓN), * DEFINICIÓN (EXPLICACIÓN BREVE DE LO QUE PRETENDE MEDIR EL INDICADOR), * MÉTODO DE CÁLCULO (RELACIÓN ENTRE DOS VARIABLES, PUEDE SER PORCENTAJE, TASA O ÍNDICE), * UNIDAD DE MEDIDA COHERENTE CON EL MÉTODO DE CÁLCULO, * LINEA BASE COHERENTE CON EL MÉTODO DE CÁLCULO Y LA UNIDAD DE MEDIDA, * META COHERENTE CON LA UNIDAD DE MEDIDA, LINEA BASE Y SENTIDO ESPERADO. * SENTIDO ESPERADO (ASCENDENTE O DESCENDENTE). * FRECUENCIA DE MEDICIÓN (TRIMESTRAL, SEMESTRAL, ANUAL, BIANUAL, QUINQUENAL, ETC.) SE PIDE QUE LOS NIVELES MIRA DE ACTIVIDAD Y COMPONENTE, ADEMÁS DE UN INDICADOR DE EFICACIA, CONTENGAN INDICADORES EFICIENCIA Y, DE SER POSIBLE, DE CALIDAD Y ECONOMÍA.	ASEGURAR QUE TODOS LOS INDICADORES CONTENGAN: * NOMBRE, * TIPO DE INDICADOR (ESTRATÉGICO O DE GESTIÓN), * DEFINICIÓN (EXPLICACIÓN BREVE DE LO QUE PRETENDE MEDIR EL INDICADOR), * MÉTODO DE CÁLCULO (RELACIÓN ENTRE DOS VARIABLES, PUEDE SER PORCENTAJE, TASA O ÍNDICE), * UNIDAD DE MEDIDA COHERENTE CON EL MÉTODO DE CÁLCULO, * LINEA BASE COHERENTE CON EL MÉTODO DE CÁLCULO Y LA UNIDAD DE MEDIDA, * META COHERENTE CON LA UNIDAD DE MEDIDA, LINEA BASE Y SENTIDO ESPERADO. * SENTIDO ESPERADO (ASCENDENTE O DESCENDENTE). * FRECUENCIA DE MEDICIÓN (TRIMESTRAL, SEMESTRAL, ANUAL, BIANUAL, QUINQUENAL, ETC.) ADEMÁS, QUE LOS NIVELES DE COMPONENTE Y ACTIVIDAD CONTENGAN MÁS DE UN INDICADOR, DE EFICACIA, EFICIENCIA Y, DE SER POSIBLE, DE CALIDAD Y ECONOMÍA.

Resultado de la atención durante el ejercicio 2018					
ID_ASM	Documento presentado	Fecha de término	Nivel de avance	Comentarios UR	
109_209_001_17		2019-01-23	 2		
109_209_002_17		2019-01-23	 2		
109_209_003_17			 1	Esta en construcción	
109_209_004_17			 1	Se esta publicando en la página de la Secretaría de Movilidad	
109_209_005_17		2019-01-23	 2		

Fecha: 24/01/2019

Clasificación de atención ASM		
	2	Atendido
	1	Iniciado
	0	No atendido



Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2018

Clasificación de atención ASM		
<input checked="" type="radio"/>	9	Perdió vigencia o fue invalidado

Lic. Rusbel Vidal Rodríguez
Coordinador Técnico de la Secretaría de
Movilidad



Lic. Mariana Nassar Piñeyro
Titular de la Secretaría de Movilidad
Gobierno del Estado
de Oaxaca
SECRETARÍA
DE MOVILIDAD
2016 - 2022

Consultado también en:

https://www.oaxaca.gob.mx/wpcontent/uploads/sites/77/pdf/maasm_2018/diagnostica/FU/SE_VITRA_209_FU.pdf

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales de cumplimiento sobre este tema.

Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2020
Anexo único 1era PARTE

Datos del Elemento y Unidad Responsable						
209	MOVILIDAD INTEGRAL URBANA					
109	SEMOVI	Secretaría de Movilidad				
Alineación						
Eje PED: Oaxaca productivo e innovador		Tema: Comunicación y transportes		Objetivo: Impulsar una movilidad urbana sustentable para garantizar la accesibilidad en los centros de población del estado.		
Sector: Comunicaciones y transportes		Subsector: Movilidad				
Documento de opinión <input checked="" type="checkbox"/>						
ID_ASM	Vigencia	Año de evaluación	Tipo de evaluación	Recomendación de la Instancia Evaluadora	Aspecto Susceptible de Mejora	Resultado Esperado
109_209_001_17	<input checked="" type="checkbox"/>	2017	DIAGNÓSTICA	ACTUALIZAR LOS DATOS Y DESAGREGAR TAMBIÉN POR GRUPOS DE EDAD Y POBLACIÓN INDÍGENA.	DEFINIR A LA POBLACIÓN POTENCIAL POR GÉNERO, GRUPO ETARIO, POBLACIÓN INDÍGENA Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA (REGIÓN O MUNICIPIO).	DOCUMENTO EN EL QUE SE DEFINA EXPLÍCITAMENTE A LA POBLACIÓN POTENCIAL POR GÉNERO, GRUPO ETARIO, POBLACIÓN INDÍGENA Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA (REGIÓN O MUNICIPIO).
109_209_002_17	<input checked="" type="checkbox"/>	2017	DIAGNÓSTICA	ACTUALIZAR LOS DATOS Y DESAGREGAR TAMBIÉN POR GRUPOS DE EDAD Y POBLACIÓN INDÍGENA.	DEFINIR A LA POBLACIÓN OBJETIVO POR GÉNERO, GRUPO ETARIO, POBLACIÓN INDÍGENA Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA (REGIÓN O MUNICIPIO).	DOCUMENTO EN EL QUE SE DEFINA EXPLÍCITAMENTE A LA POBLACIÓN OBJETIVO POR GÉNERO, GRUPO ETARIO, POBLACIÓN INDÍGENA Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA (REGIÓN O MUNICIPIO).
109_209_003_17	<input checked="" type="checkbox"/>	2017	DIAGNÓSTICA	REALIZAR UN DOCUMENTO QUE ESPECIFIQUE LA FORMA EN QUE SE REALIZARÁ EL PADRÓN DE BENEFICIARIOS O ÁREA DE ENFOQUE.	GENERAR LA INFORMACIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DEL PADRÓN DE BENEFICIARIOS CON BASE EN LO ESTIPULADO POR LOS LINEAMIENTOS DEL PADRÓN ÚNICO DE BENEFICIARIOS DE COPEVAL.	BITÁCORA DE INFORMACIÓN PARA LA INTEGRACIÓN DEL PADRÓN DE BENEFICIARIOS CON BASE EN LO ESTIPULADO POR LOS LINEAMIENTOS DEL PADRÓN ÚNICO DE BENEFICIARIOS DE COPEVAL.

Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2020

ID_ASM	Vigencia	Año de evaluación	Tipo de evaluación	Recomendación de la Instancia Evaluadora	Aspecto Susceptible de Mejora	Resultado Esperado
109_209_004_17	✓	2017	DIAGNÓSTICA	<p>ESPECIFICAR CON MAS DETALLE EL MEDIO DE VERIFICACIÓN APEGÁNDOSE A LOS LINEAMIENTOS DE CONEVAL EL CUAL DEBE CONTENER EL NOMBRE COMPLETO DEL DOCUMENTO QUE SUSTENTA LA INFORMACIÓN, EL ÁREA QUE GENERA O PUBLICA LA INFORMACIÓN, LA PERIODICIDAD CON LA QUE SE GENERA EL DOCUMENTO (EL CUAL DEBE COINCIDIR CON LA FRECUENCIA DE MEDICIÓN) Y LA LIGA DE LA PÁGINA DE LA QUE SE OBTIENE LA INFORMACIÓN (SI ES EL CASO). REVISAR LOS COMENTARIOS DE CADA UNO DE LOS INDICADORES EVALUADOS EN EL ARCHIVO ELECTRÓNICO ADJUNTO.</p>	<p>ASEGURAR QUE: *LA REDACCIÓN DEL RESUMEN NARRATIVO SEA CORRECTA (FIN Y PROPÓSITO COMO ALGO LOGRADO; COMPONENTES COMO BIEN O SERVICIO ENTREGADO; ACTIVIDADES COMO ACCIONES REALIZADAS) *LOS INDICADORES DE LA MIR CUMPLAN CON LOS CRITERIOS CREMA (CLARIDAD, RELEVANCIA, ECONOMÍA, ADECUADO PARA LO QUE PRETENDE MEDIR) *LOS MEDIOS DE VERIFICACIÓN, CONTENGAN UN NOMBRE ESPECÍFICO, UNA UR O ÁREA DE LA UR RESPONSABLE DE LA GENERACIÓN DE ESA INFORMACIÓN, UNA UBICACIÓN PARA ACCESO ELECTRÓNICO O FÍSICO POR PARTE DE LA CIUDADANÍA, *LOS SUPUESTOS SEAN LO QUE TIENE QUE SUCEDER PARA QUE EL RESUMEN NARRATIVO SE CUMPLA Y QUE NO DEPENDA DE LA UR O EL GOBIERNO DEL ESTADO.</p>	<p>MIR CORREGIDA EN LA QUE: *LA REDACCIÓN DEL RESUMEN NARRATIVO SEA CORRECTA (FIN Y PROPÓSITO COMO ALGO LOGRADO; COMPONENTES COMO BIEN O SERVICIO ENTREGADO; ACTIVIDADES COMO ACCIONES REALIZADAS) *LOS INDICADORES DE LA MIR CUMPLAN CON LOS CRITERIOS CREMA (CLARIDAD, RELEVANCIA, ECONOMÍA, ADECUADO PARA LO QUE PRETENDE MEDIR) *LOS MEDIOS DE VERIFICACIÓN, CONTENGAN UN NOMBRE ESPECÍFICO, UNA UR O ÁREA DE LA UR RESPONSABLE DE LA GENERACIÓN DE ESA INFORMACIÓN, UNA UBICACIÓN PARA ACCESO ELECTRÓNICO O FÍSICO POR PARTE DE LA CIUDADANÍA, *LOS SUPUESTOS SEAN LO QUE TIENE QUE SUCEDER PARA QUE EL RESUMEN NARRATIVO SE CUMPLA Y QUE NO DEPENDA DE LA UR O EL GOBIERNO DEL ESTADO.</p>

Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2020

ID_ASM	Vigencia	Año de evaluación	Tipo de evaluación	Recomendación de la Instancia Evaluadora	Aspecto Susceptible de Mejora	Resultado Esperado
109_209_005_17	✓	2017	DIAGNÓSTICA	REVISAR LOS COMENTARIOS DE CADA INDICADOR EN EL ARCHIVO ELECTRÓNICO ADJUNTO. DEFINIR LÍNEA BASE Y METAS CONGRUENTES CON LA FRECUENCIA DE MEDICIÓN DE LOS INDICADORES SEÑALADOS.	ASEGURAR QUE TODOS LOS INDICADORES CONTENGAN: *NOMBRE, * TIPO DE INDICADOR (ESTRATÉGICO O DE GESTIÓN), * DEFINICIÓN (EXPLICACIÓN BREVE DE LO QUE PRETENDE MEDIR EL INDICADOR), * MÉTODO DE CÁLCULO (RELACIÓN ENTRE DOS VARIABLES, PUEDE SER PORCENTAJE, TASA O ÍNDICE), * UNIDAD DE MEDIDA COHERENTE CON EL MÉTODO DE CÁLCULO, * LÍNEA BASE COHERENTE CON EL MÉTODO DE CÁLCULO Y LA UNIDAD DE MEDIDA, * META COHERENTE CON LA UNIDAD DE MEDIDA, LÍNEA BASE Y SENTIDO ESPERADO. * SENTIDO ESPERADO (ASCENDENTE O DESCENDENTE). *FRECUENCIA DE MEDICIÓN (TRIMESTRAL, SEMESTRAL, ANUAL, BIANUAL, QUINQUENAL, ETC.) SE PIDE QUE LOS NIVELES MIRA DE ACTIVIDAD Y COMPONENTE, ADEMÁS DE UN INDICADOR DE EFICACIA, CONTENGAN INDICADORES EFICIENCIA Y, DE SER POSIBLE, DE CALIDAD Y ECONOMÍA.	ASEGURAR QUE TODOS LOS INDICADORES CONTENGAN: *NOMBRE, * TIPO DE INDICADOR (ESTRATÉGICO O DE GESTIÓN), * DEFINICIÓN (EXPLICACIÓN BREVE DE LO QUE PRETENDE MEDIR EL INDICADOR), * MÉTODO DE CÁLCULO (RELACIÓN ENTRE DOS VARIABLES, PUEDE SER PORCENTAJE, TASA O ÍNDICE), * UNIDAD DE MEDIDA COHERENTE CON EL MÉTODO DE CÁLCULO, * LÍNEA BASE COHERENTE CON EL MÉTODO DE CÁLCULO Y LA UNIDAD DE MEDIDA, * META COHERENTE CON LA UNIDAD DE MEDIDA, LÍNEA BASE Y SENTIDO ESPERADO. * SENTIDO ESPERADO (ASCENDENTE O DESCENDENTE). *FRECUENCIA DE MEDICIÓN (TRIMESTRAL, SEMESTRAL, ANUAL, BIANUAL, QUINQUENAL, ETC.) ADEMÁS, QUE LOS NIVELES DE COMPONENTE Y ACTIVIDAD CONTENGAN MÁS DE UN INDICADOR, DE EFICACIA, EFICIENCIA Y, DE SER POSIBLE, DE CALIDAD Y ECONOMÍA.

Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2020

ID_ASM	Selección					Clasificación	Compromiso de año de atención	Actividades a desarrollar	Orden de gobierno de la dependencia a la que se le turna (Interinstitucional o Intergubernamental)	Dependencia a la que se le turna (Interinstitucional o Intergubernamental)	Área de la dependencia a la que se le turna
	ASMI Validado	C	R	J	F						
109_209_001_17	✓	✓	✓	✓	✓	Específico (Intrainstitucional)	4to trim 2018	Se va a considerar la población potencial el total de solicitudes de infraestructura vial que tiene SINFRA.			Dirección de Planeación
109_209_002_17	✓	✓	✓	✓	✓	Específico (Intrainstitucional)	4to trim 2018	Se va a considerar la cantidad de solicitudes de infraestructura vial que se puedan atender este año.			Dirección de Planeación
109_209_003_17	✓	✓	✓	✓	✓	Institucional	4to trim 2018	Se va a trabajar con COPEVAL para integrar un padrón de beneficiarios			Dirección de Planeación
109_209_004_17	✓	✓	✓	✓	✓	Interinstitucional	4to trim 2018	Se va a replantear la MIR		Dirección de Planeación	
109_209_005_17	✓	✓	✓	✓	✓	Interinstitucional	4to trim 2018	Replantear la MIR		Dirección de Planeación	

C=Claridad, R=Relevancia, J=Justificación, F=Factibilidad
Fecha: 05/10/2020

Cintia Méndez Santiago
Jefe de Departamento

Mariana Erandi Nassar Piñeyro
Titular de la Secretaría de Movilidad

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

Avance en las acciones de mejora comprometidas en años anteriores

De acuerdo con el Informe de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2018. La Instancia Técnica de Evaluación (ITE), calificó los 5 Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) como atendidos en base a los probatorios presentados por las Secretaría de Movilidad y de la Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable (SINFRA).



Consultado en:

finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/evaluación/informes/2018/informe_maasm_2018.pdf

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

Cumplimientos

Del análisis de revisión de cada uno de los aspectos susceptibles de mejora identificados se concluye lo siguiente:

1. Documento Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2018, derivado de la Evaluación Diagnóstica 2017, se identificó lo siguiente:

ID_ASM	ASPECTO SUSCEPTIBLE DE MEJORA	RESULTADO ESPERADO	SITUACIÓN ACTUAL
1C9_209_004_17	<p>Asegurar que la redacción del resumen narrativo sea correcta (Fin y Propósito, como algo logrado; Componentes como bien o servicio entregado; actividades como acciones realizadas).</p> <p>Los indicadores de la MIR cumplan con los criterios CREMA (Claridad, relevancia, economía, adecuado para lo que pretende medir).</p> <p>Los medios de verificación contengan un nombre específico, una UR o área de la UR responsable de la generación de esa información, una ubicación de acceso electrónico o físico por parte de la ciudadanía.</p> <p>Los supuestos sean lo que tiene que suceder para que el resumen narrativo se cumpla y que no dependa de la UR o el Gobierno del Estado.</p>	<p>La MIR corregida en la que la redacción del resumen narrativo sea correcta (Fin y Propósito, como algo logrado; Componentes como bien o servicio entregado; actividades como acciones realizadas).</p> <p>Los indicadores de la MIR cumplan con los criterios CREMA (Claridad, relevancia, economía, adecuado para lo que pretende medir).</p> <p>Los medios de verificación contengan un nombre específico, una UR o área de la UR responsable de la generación de esa información, una ubicación de acceso electrónico o físico por parte de la ciudadanía.</p> <p>Los supuestos sean lo que tiene que suceder para que el resumen narrativo se cumpla y que no dependa de la UR o el Gobierno del Estado.</p>	<p>La MIR 2019, presenta la redacción del resumen narrativo del Fin y Propósito, como algo logrado.</p> <p>Componentes: No están redactados como bien o servicio entregado.</p> <p>Actividades: No están redactadas como acciones realizadas.</p> <p>Indicadores de la MIR: No cumplen con la totalidad de los criterios de Claridad, relevancia, economía, adecuado.</p> <p>Medios de verificación: Las actividades no tienen área de la UR responsable de la generación de la información; no tienen acceso electrónico o físico para la ciudadanía. Las actividades no tienen los supuestos que sea lo que tiene que suceder para que el resumen narrativo se cumpla y que no dependa de la UR o el Gobierno del Estado.</p>

ID_ASM	ASPECTO SUSCEPTIBLE DE MEJORA	RESULTADO ESPERADO	SITUACIÓN ACTUAL
1C9_209_005_17	<p>Asegurar que los indicadores contengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Nombre. -Tipo de indicador. (Estratégico, de gestión). -Definición (Explicación breve de lo que pretende medir el indicador). - Método de cálculo (relación entre dos variables, puede ser porcentaje, tasa o índice). -Unidad de medida coherente con el método de cálculo. -Línea base coherente con el método de cálculo y la unidad de medida. -Línea base y sentido esperado. -Sentido esperado: (Ascendente o descendente). -Frecuencia de medición (Trimestral, semestral, anual, bianual, quinquenal, etc.). <p>Que los niveles MIR de actividad de actividad y componente, además de un indicador de eficacia, contengan indicadores de eficiencia y de ser posible de calidad y economía.</p>	<p>Asegurar que los indicadores contengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Nombre. -Tipo de indicador. (Estratégico, de gestión). -Definición (Explicación breve de lo que pretende medir el indicador). - Método de cálculo (relación entre dos variables, puede ser porcentaje, tasa o índice). -Unidad de medida coherente con el método de cálculo. -Línea base coherente con el método de cálculo y la unidad de medida. -Línea base y sentido esperado. -Sentido esperado: (Ascendente o descendente). -Frecuencia de medición (Trimestral, semestral, anual, bianual, quinquenal, etc.). <p>Que los niveles MIR de actividad de actividad y componente, además de un indicador de eficacia, contengan indicadores de eficiencia y de ser posible de calidad y economía.</p>	<p>En la MIR 2019, el Método de cálculo del Componente Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada, su fórmula está mal desarrollada. El divisor señala infraestructura vial y de transporte desarrollada contemplada en el Banco de Proyectos.</p> <p>Los indicadores carecen de Línea Base. Los indicadores de Fin, Propósito, Componentes y Actividades si cuentan con indicador de eficacia, no así de eficiencia, calidad y economía.</p>

2. Documento Mecanismo de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2020, derivado de la Evaluación Diagnóstica 2017, se identificó lo siguiente:

ID_ASM	ASPECTO SUSCEPTIBLE DE MEJORA	RESULTADO ESPERADO	SITUACIÓN ACTUAL
109_209_001_17	Definir a la población potencial por género, grupo etario, población indígena y ubicación geográfica (Región o municipio).	Documento en el que se defina explícitamente a la población potencial por género, grupo etario, población indígena y ubicación geográfica (Región o municipio).	No se localizó ni presentó el sujeto evaluado evidencia documental que muestre que se haya realizado.
109_209_002_17	Definir a la población objetivo por género, grupo etario, población indígena y ubicación geográfica (Región o municipio).	Documento en el que se defina explícitamente a la población objetivo por género, grupo etario, población indígena y ubicación geográfica (Región o municipio).	No se localizó ni presentó el sujeto evaluado evidencia documental que muestre que se haya realizado.
109_209_003_17	Generar la información para la integración del padrón de beneficiarios con base en lo estipulado por los lineamientos del padrón único de beneficiarios del COPEVAL.	Bitácora de información para la integración del padrón de beneficiarios con base en lo estipulado por los lineamientos del padrón único de beneficiarios del COPEVAL.	No se localizó ni presentó el sujeto evaluado evidencia documental que muestre que se haya realizado.

ID_ASM	ASPECTO SUSCEPTIBLE DE MEJORA	RESULTADO ESPERADO	SITUACIÓN ACTUAL
109_209_004_17	<p>Asegurar que:</p> <ul style="list-style-type: none"> *La redacción del resumen narrativo sea Correcta (Fin y Propósito como algo Logrado. Componentes como bien o Servicio entregado. Actividades como Acciones realizadas. *Los indicadores de la MIR cumplan con los criterios CREMA (claridad, relevancia, Economía, Adecuado para lo que pretende Medir. *Los medios de verificación, contengan un nombre específico, una UR o área de la UR Responsable de la generación de esa Información, una ubicación para acceso electrónico o físico por parte de la ciudadanía. *Los supuestos sean lo que tiene que suceder para que el resumen narrativo se cumpla y que no dependa de la UR o el Gobierno del Estado. 	<p>MIR corregida en la que:</p> <ul style="list-style-type: none"> *La redacción del resumen narrativo sea correcta (Fin y Propósito) como algo logrado. Componentes como bien o servicio entregado. Actividades como acciones realizadas. *Los indicadores de la MIR Cumplan con los criterios CREMA (claridad, Relevancia, Economía, Adecuado para lo que pretende medir. *Los medios de verificación, contengan un nombre específico, una UR o área de la UR responsable de la generación de esa información. Una ubicación para acceso electrónico o físico por parte de la ciudadanía. *Los supuestos sean lo que tiene que suceder para que el resumen narrativo se cumpla y que no dependa de la UR o el Gobierno del Estado. 	<p>En la MIR 2019, el Método de cálculo del Componente Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada, su fórmula está mal desarrollada. El divisor señala infraestructura vial y de transporte desarrollada contemplada en el Banco de Proyectos.</p> <p>Los indicadores carecen de Línea Base. Los indicadores de Fin, Propósito, Componentes y Actividades si cuentan con indicador de eficacia, no así de eficiencia, calidad y economía.</p>

ID_ASM	ASPECTO SUSCEPTIBLE DE MEJORA	RESULTADO ESPERADO	SITUACIÓN ACTUAL
109_209_005_17	<p>Asegurar que todos los indicadores contengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> *Nombre, *Tipo de indicador (estratégico o de gestión). *Definición (explicación breve de lo que pretende medir el indicador). *Método de cálculo (relación entre dos variables, puede ser porcentaje, tasa o índice). *Unidad de medida coherente con el método de cálculo. *Línea base coherente con el método de cálculo y la unidad de medida. *Meta coherente con la unidad de medida. <p>Línea base y sentido esperado.</p> <ul style="list-style-type: none"> *Sentido esperado (ascendente o descendente). *Frecuencia de medición (trimestral, semestral, anual, bianual, quinquenal, etc.) <p>Se pide que los niveles MIR de actividad y Componente, además de un indicador de Eficacia, contengan indicadores eficiencia y, de ser posible, de calidad y economía.</p>	<p>Asegurar que todos los indicadores contengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> *Nombre, *Tipo de indicador (estratégico o de gestión). *Definición (explicación breve de lo que pretende medir el indicador). *Método de cálculo (relación entre dos variables, puede ser porcentaje, tasa o índice). *Unidad de medida coherente con el método de cálculo. *Línea base coherente con el método de cálculo y la unidad de medida. *Meta coherente con la unidad de medida. <p>Línea base y sentido esperado.</p> <ul style="list-style-type: none"> *Sentido esperado (ascendente o descendente). *Frecuencia de medición (trimestral, semestral, anual, bianual, quinquenal, etc.) <p>Se pide que los niveles MIR de actividad y Componente, además de un indicador de Eficacia, contengan indicadores eficiencia y, de ser posible, de calidad y economía.</p>	<p>En la MIR 2019, el Método de cálculo del Componente Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada, su fórmula está mal desarrollada. El divisor señala infraestructura vial y de transporte desarrollada contemplada en el Banco de Proyectos.</p> <p>Los indicadores carecen de Línea Base. Los indicadores de Fin, Propósito, Componentes y Actividades si cuentan con indicador de eficacia, no así de eficiencia, calidad y economía.</p>

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente y no se proporcionaron las evidencias documentales

Aspectos Susceptibles de Mejora

1. Fortalecer el diagnóstico del problema MML con investigación documentada y actualizar datos.
2. Fortalecer el Árbol de Objetivos MML. Hacer un análisis más amplio para alcanzar los objetivos. Definir de forma más precisa y clara los objetivos.
3. Definir la población potencial, objetivo y atendida, así como desagregarla (población general y centros de población). Adecuar los documentos de Diagnóstico, Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos y definir fecha de emisión y fecha para su revisión.
4. Revisar la MIR 2019 porque presenta la redacción del resumen narrativo del Fin y Propósito de manera incorrecta, ya que está redactado como algo no logrado aún.
5. Revisar los Componentes porque no están redactados como bien o servicio entregado.
6. Establecer indicadores a nivel de componentes y actividades relacionados con el tema de la movilidad urbana y el impacto que genera en la población oaxaqueña.
7. Procurar que todos los indicadores cuenten con información de línea base del año anterior y del año que se evalúa, con la finalidad de poder medir el desempeño del Programa.
8. Utilizar como unidad de medida para el indicador de Propósito, la cantidad de infraestructura vial y de transporte público que se requiere para brindar atención a los centros de población urbana, ya sea de rehabilitación o de nueva creación.
9. Construir un indicador para el Componente 1, que mida la relación entre el total de centros de población urbana con los estudios y proyectos que se realicen para atenderlos.
10. Tener en cuenta que el indicador de Actividad 1 (“Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados”) no es congruente con los fines del Programa, en virtud de que se pretende que todos los centros de población urbana cuenten con infraestructura vial y de transporte público eficiente. Se propone que la meta de este indicador se establezca en relación a lograr un impacto de mayores resultados en la movilidad urbana.
11. Considerar que en el indicador de Actividad 2 (“Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte desarrollados”), el Programa tiene como una de sus finalidades que todos los centros de población cuenten con infraestructura vial y de transporte público eficiente; sin embargo, no se puede programar una meta que se desconoce si es posible cumplir en relación a la cantidad de proyectos del Banco de Proyectos de Inversión, sin considerar el total de centros de población urbanos. Se sugiere replantear la meta.
12. Replantear la meta del indicador del Componente 2.
13. Replantear la meta del indicador de la Actividad 1 (“Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada”), ya que esta es irrelevante en relación a la cantidad de los centros de población urbana que requieren rehabilitar su infraestructura.
14. Valorar si es conveniente la existencia del indicador de la Actividad 2 (“Porcentaje de Estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados”), en virtud de que no es lógico que exista un indicador para el que se establece cero como meta.
15. Establecer indicadores que vayan más relacionados con la movilidad urbana y no con obras de infraestructura o de su rehabilitación que no se corresponde con las facultades y atribuciones de la Unidad Responsable que es la Secretaría de Vialidad, quien no realiza ni tiene presupuesto para la construcción de obras de infraestructura vial y de transporte.

VII. CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN

Este Programa empezó a operar en el año 2019, por lo que no se cuenta con información de ejercicios anteriores, que permita realizar un análisis comparativo del desempeño del mismo.

2 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN
<p>1.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación:</p> <p>3.1.1 Este Programa empezó a operar en el año 2019, por lo que no se cuenta con información de ejercicios anteriores, que permita realizar un análisis comparativo de su desempeño.</p> <p>3.1.2 No se puede realizar una evaluación del desempeño del Programa conforme a los criterios indicados en el TdR, por no contar con la información requerida para realizar de manera concienzuda su estudio y análisis correspondiente.</p> <p>3.1.3 La información, además de que se encuentra dispersa, está incompleta o no existe.</p> <p>3.1.4 Se requiere información de ejercicios anteriores, pero esta no existe en razón de que el Programa estableció los indicadores actuales a partir del año 2019, que es el que se evalúa.</p>
<p>1.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:</p> <p>3.2.1 Elaborar un documento que contenga la información completa del Programa, con al menos los siguientes elementos: Fundamento jurídico, fundamentación en el Plan Estatal de Desarrollo, Eje temático, Plan Sectorial y/o Institucional o Especial, estructura, descripción del programa, definiciones, diagnóstico, objetivos de fin, propósito, componentes y actividades, estrategias y acciones puntuales, metas y parámetros de medición, fórmulas de cálculo, planeación programática y presupuestal, mecanismos de verificación, visión de corto, mediano y largo plazos, lineamientos o reglas de operación, entre otros.</p> <p>3.2.2 Analizar la inclusión operativa y funcional del Programa porque no es adecuada, ya que –a pesar de que tiene como Unidad Responsable a la Secretaría de Movilidad– todas las actividades recaen en la Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable.</p> <p>3.2.3 Fortalecer el diagnóstico del problema conforme a la metodología MML, con sustento en investigaciones documentadas sobre movilidad y actualizar datos. Se sugiere que abarque la problemática de la infraestructura vial y de transporte.</p> <p>3.2.4 Buscar y generar estudios e investigaciones realizadas por instituciones públicas y privadas (nacionales o internacionales), relacionadas con el tema.</p> <p>3.2.5 Fortalecer el Árbol de Objetivos conforme a la metodología MML. Es necesario realizar una definición más precisa de los objetivos.</p> <p>3.2.6 Definir la población potencial, objetivo y atendida, así como desagregarla (población general y centros de población). Adecuar sus documentos de Diagnóstico, Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos.</p> <p>3.2.7 Crear una estrategia de cobertura que establezca prioridades para la creación o rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte de los centros de población para brindar mayor movilidad a las y los oaxaqueños.</p> <p>3.2.8 Establecer un Programa Operativo Anual programático y presupuestal que sea consistente con los indicadores y vincular éstos con la movilidad.</p> <p>3.2.9 Crear las Fichas Técnicas de cada indicador.</p>

VIII. CONCLUSIONES DEL EVALUADOR EXTERNO

Como se indica en el apartado correspondiente a la Descripción del Programa, este inició su operación en el año de 2016. La Evaluación tiene por objeto revisar el desempeño del Programa 209 Movilidad Integral Urbana del ejercicio 2019 en el cumplimiento de sus objetivos y metas.

El primer elemento de análisis se constituye en el Indicador Sectorial, el cual se identificó como: “*Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo*”. Este indicador se consideró adecuado desde el punto de vista técnico, ya que sirve para conocer el nivel de accesibilidad de la población al transporte público. Sin embargo, su desempeño no ha sido el adecuado durante los últimos dos ejercicios, al pasar de 1.97 y 1.98 en 2016 y 2017 respectivamente, a cifras de 0.39 y 0.38 en 2018 y 2019, lo que muestra un franco descenso en su comportamiento.

En lo referente al apartado de Indicadores de Resultados, Servicios y Gestión se identificaron uno a nivel de Propósito, dos a nivel de componente y 4 a nivel de actividad. Para su revisión contrastada, no se contó con valores de años anteriores a 2019 por cambios existentes en la batería de indicadores.

En lo que respecta a los resultados del año evaluado, se presenta un análisis del cumplimiento de sus metas. El indicador de nivel de propósito y los dos de Componente observaron un 0% de cumplimiento, mientras que los únicos indicadores con resultados positivos fueron a nivel de actividad.

En cuanto al análisis de la construcción de los propios indicadores se identificó que a nivel de Fin, Propósito y Componentes cumplen con las características de definición, unidad de medida, frecuencia de medición, línea base, metas, comportamiento del indicador y tipo de indicador. Sin embargo el sujeto evaluado no establece indicadores a nivel de componentes y actividades relacionados con el tema de la movilidad y en particular con la movilidad urbana, que es su ámbito de competencia y el objetivo del Programa.

Se considera conveniente vincular los indicadores con el impacto que generan en el desarrollo de la movilidad urbana, lo cual permitiría –eventualmente– evaluar los beneficios para la población oaxaqueña y, de manera particular, para la población objetivo. Asimismo las metas revisadas se consideran laxas, teniendo en cuenta que se establecen por abajo del umbral de la capacidad del Programa. Un aspecto muy importante a nivel de indicadores de actividad es que no se reportan en la MIR cuáles son sus mecanismos de verificación.

En relación al análisis de Efectos Atribuibles a los resultados del Programa o hallazgos de Otros Efectos a nivel de Fin o de Propósito, o en el caso de Componentes y Actividades, el programa 209 Movilidad Integral Urbana no cuenta con información de evaluaciones de impacto rigurosas o evaluaciones que no sean de impacto, ni con información que provenga de estudios estatales, nacionales o internacionales realizados en ejercicios anteriores a 2019. Sin embargo, para una evaluación de este tipo se recomienda previamente revisar y actualizar los objetivos establecidos por el propio programa, sobre el acceso de la población al servicio de transporte y su accesibilidad a los centros de población. Un análisis metodológico previo del programa permitirá vincular más adecuadamente los resultados que se buscan con los obtenidos.

Como valoración de metas y resultados de los indicadores no se incluye un análisis al respecto debido a que el programa no cuenta con la información necesaria requerida para realizar la

comparación de impacto en la movilidad. Se sugiere que esta evaluación se aplique una vez transcurridos, al menos, tres ejercicios presupuestales que puedan ser medidos y contrastados con una misma batería de indicadores.

En lo que respecta a la Valoración de Hallazgos en materia de indicadores, al no contar con la suficiencia de resultados, se incluyen observaciones metodológicas sobre su proceso de construcción y carencias, con el objeto de que al solventarlas, se mejore a su vez la medición de resultados, que es su propósito.

Acerca de la evaluación de Cobertura, el análisis de Población Potencial y de Población Objetivo arrojó un resultado similar, ya que no hay una identificación clara y consistente de ambas en algún documento oficial. Por ejemplo en la MIR 2019, la población potencial es: Población General, mientras que en el documento “Árbol de Problemas”, se habla de centros de población, no del total de la población del Estado, lo que plantea una situación de indefinición al respecto. Por su parte, la población atendida debería reflejarse en algún indicador específico y sus resultados históricos, asunto que no está resuelto, por lo que incluso, no puede medirse una desagregación de esta atención a nivel geográfico o estadístico.

La Evolución y el Análisis de la Cobertura está en función de las poblaciones, un ejercicio de revisión no es posible al no estar adecuada y metodológicamente definidas, ya que además este no es un ejercicio solo estadístico, sino también temporal que se debe hacer entre los ejercicios 2016 al 2019. Será importante resolver estas ausencias desde el nivel de diseño del Programa presupuestario.

Por su parte, la atención de Aspectos Comprometidos a 2019 y el Avance Acciones de Mejora de Años Anteriores coinciden en un solo documento, ya que todos son resultado de una evaluación Diagnóstica realizada en el ejercicio 2017. Al respecto se identificaron por la Instancia Técnica Evaluadora del Gobierno de Oaxaca cinco Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM), los cuales fueron ingresados al Sistema Estatal de Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora (SESAM). Es la fuente principal de reporte de la atención a estos compromisos.

Al respecto, de los 5 ASM's 2017 identificados, se analizaron dos momentos de cumplimiento, uno en 2018 y otro en 2020 con base en los reportes arrojados por el SESAM sobre su atención. Con estos elementos se realizaron cuadros que observan la situación actual de los compromisos. Aunque el SESAM establece los 5 ASM's cumplidos en base a los probatorios del sujeto evaluado, en el cuadro se señalan los pendientes que prevalecen en cada uno. Aún más, se integra un listado de 15 nuevos Aspectos Susceptibles de Mejora identificados para el programa.

Así las cosas, se realizaron los análisis requeridos de indicadores de resultados, servicios y gestión, metas, cobertura, hallazgos relevantes y aspectos susceptibles de mejora, para evaluar de forma concreta el desempeño del Programa 209 en el ejercicio 2019. Se concluye que el Programa no cumple los requerimientos de información suficiente para su estudio y análisis. Un aspecto importante es que, aunque inició su operación en 2016, el programa realizó modificaciones en su batería de indicadores y los actualizó a partir del año 2019.

Se concluye que el programa debe atender adecuadamente los aspectos susceptibles de mejora que emergen de la presente evaluación, realizar una operación de al menos tres ejercicios presupuestales y posteriormente evaluar su gestión, resultados y rendición de cuentas para contribuir a la toma de decisiones enfocadas en su mejora continua.

DIAGRAMA FODA

Fortalezas:	Debilidades:
<ol style="list-style-type: none"> 1. El Programa se encuentra alineado al Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022 y al Plan Sectorial Comunicaciones y Transportes. 2. Los indicadores son claros, relevantes y adecuados. 3. Los indicadores de Fin, Propósito y Componentes cumplen con las características de definición, unidad de medida, frecuencia de medición, línea base, metas, comportamiento del indicador y tipo de indicador. 4. Contar con la Secretaría de Movilidad permite generar y dar continuidad a los proyectos y programas en marcha, además permite establecer planeación e implementación de proyectos de largo plazo. 5. Cuenta con la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca de reciente publicación, de corte vanguardista; la cual considera un capítulo relativo a la planeación de la movilidad; otro referente al uso de las vías públicas; otro sobre el programa sectorial de movilidad; otro sobre los consejos de movilidad estatal, distrital y municipales entre otros. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. No se cuenta con presupuesto para el Programa. 2. El Programa no contempla la movilidad peatonal, ciclista y vehicular; está centrada en la movilidad del transporte público. 3. La información, además de que está dispersa, es incompleta o no existe. 4. No se cuenta con un documento que describa el Programa. 5. No cuenta con reglas de operación o lineamientos para su ejecución. 6. La operación del Programa no se vincula con su impacto en el desarrollo de la movilidad en los centros de población beneficiados. 7. El diagnóstico no está actualizado y solo tiene datos elementales de la movilidad en el Estado de Oaxaca. 8. En el diagnóstico no se definen claramente las poblaciones de enfoque, objetivo y atendida. 9. Los indicadores no cumplen con las características de ser económicos y verificables mediante mecanismos accesibles a los ciudadanos, lo cual no contribuye al acceso a la información pública ni a la transparencia.

Amenazas:	Oportunidades
<ol style="list-style-type: none"> 1. En el contexto de la evaluación, se hizo evidente que no hay acceso a la información sobre el Programa. 2. También es evidente que no existe la debida transparencia en la información. 3. No se debe perder de vista que pueden surgir protestas sociales porque en el Programa no se considera a poblaciones indígenas. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar un documento que contenga la información completa del Programa, que deberá contemplar los siguientes elementos: Fundamento jurídico; fundamentación en el Plan Estatal de Desarrollo (Eje temático), así como en el Plan Sectorial y/o Institucional o Especial; estructura; definiciones; diagnóstico; objetivos y fin, propósito; componentes y actividades; estrategias y acciones puntuales; metas y parámetros de medición; fórmulas de cálculo; planeación programática y presupuestal; mecanismos de verificación; visión de corto, mediano y largo plazos; lineamientos o reglas de operación, entre otros. 2. Analizar la inclusión operativa y funcional del Programa porque no es adecuada, ya que –a pesar de que tiene como Unidad Responsable a la Secretaría de Movilidad– todas las actividades recaen en la Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable. 3. Fortalecer el diagnóstico del problema conforme a la metodología del MML, con sustento en investigaciones documentadas sobre movilidad y actualizar datos; para que abarque la problemática de la infraestructura vial y de transporte en el Estado de Oaxaca. 4. Buscar y generar estudios e investigaciones realizados por instituciones públicas y privadas (nacionales o internacionales), que estén relacionadas con el tema. 5. Fortalecer el Árbol de Objetivos conforme a la metodología del MML. Es necesario realizar una definición más precisa de los objetivos 6. Fortalecer el diagnóstico del problema conforme a la metodología del MML, con sustento en investigaciones documentadas sobre movilidad y actualizar datos; para que abarque la problemática de la infraestructura vial y de transporte en el Estado de Oaxaca. 7. Buscar y generar estudios e investigaciones realizados por

	<p>instituciones públicas y privadas (nacionales o internacionales), que estén relacionadas con el tema.</p> <ol style="list-style-type: none">8. Fortalecer el Árbol de Objetivos conforme a la metodología del MML. Es necesario realizar una definición más precisa de los objetivos.9. Definir a la población potencial, objetivo y atendida, así como desagregarla, (población general y centros de población). Asimismo, adecuar sus documentos de diagnóstico, Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos.10. Crear una estrategia de cobertura que establezca prioridades para la creación o rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte de los centros de población para brindar mayor movilidad a las y los oaxaqueños.11. Establecer un Programa Operativo Anual que sea consistente con los indicadores y vincular éstos con la movilidad en el Estado.12. Crear las Fichas Técnicas de cada indicador.13. Elaborar las Reglas de Operación y otros lineamientos del Programa.14. Establecer mecanismos de verificación para las actividades, que permitan su seguimiento, como son los Reportes de Avance de Gestión.15. Establecer una línea base en los indicadores que permita determinar las metas de cada uno de ellos.16. Definir metas claras y congruentes con la frecuencia de medición, a fin de monitorear el desempeño del Programa.
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Retos y Recomendaciones

Diseño:

1. Para el indicador de Propósito, es importante conocer la cantidad de infraestructura que se requiere para los centros de población a atender.
2. Para el indicador del Componente 1, es conveniente construir un indicador que mida la relación entre el total de centros de población con los proyectos para atenderlos.
3. Para el indicador de Actividad 1 (“Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados”), es necesario revisarlo porque no es congruente con los fines del Programa.
4. Para el indicador de Actividad 2 (“Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte desarrollados”), es importante replantear la meta porque –aunque el Programa tiene como una de sus finalidades que todos los centros de población del Estado de Oaxaca cuenten con infraestructura vial y de transporte público eficiente– no se sabe si esto es posible.
5. Para el indicador del Componente 2, es conveniente replantear la meta.
6. Para el indicador de la Actividad 1 (“Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada”), es necesario replantear la meta.
7. Para el indicador de la Actividad 2 (“Porcentaje de Estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados”), es importante valorar la existencia de este indicador, ya que contempla una meta cero.

Políticas Públicas:

1. Considerar en las políticas públicas de desarrollo urbano a la movilidad como una necesidad básica de las y los oaxaqueños, para lograr poblaciones competitivas, prósperas y sustentables.
2. Realizar y/o promover estudios sobre la movilidad urbana considerando a la movilidad peatonal, ciclista y vehicular, para construir infraestructura ciclista y promover el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad, calidad, equidad y sustentabilidad.
3. Reducir los factores de riesgo como son el consumo excesivo de bebidas alcohólicas, manejar a exceso de velocidad, no utilizar el cinturón de seguridad; falta de equipo de protección para ciclistas y motociclistas; presencia indebida de distractores como el uso de teléfonos celulares al conducir, mascotas sueltas y uso de audífonos.
4. Crear el Plan Maestro para la Movilidad Urbana Sustentable de los Centros de Población del Estado de Oaxaca, tomando como modelo el plan desarrollado por el Instituto Municipal de Planeación de Mérida (IMPLAN).
http://www.merida.gob.mx/municipio/portal/actividades/complementos/implan/plan_movilidad.pdf
5. Consolidar un plan de mantenimiento de la red carretera del Estado de Oaxaca.
6. Mejorar la señalización de la circulación vehicular, peatonal y de ciclistas.
7. Generar plataformas innovadoras de aplicaciones móviles sobre transporte público, que contribuyan a mejorar la movilidad.

Indicadores:

Establecer indicadores que contribuyan a mejorar la movilidad urbana de los centros de población como son:

Contexto urbano:

- Densidad poblacional
- Crecimiento urbano
- Gasto en transporte de los usuarios para llegar a su destino
- Uso del transporte público como medio de transporte
- Caminar o bicicleta como medio de transporte
- Distribución modal
- Viajes intramunicipales o a municipios circunvecinos
- Población que vive en zonas urbanas consolidadas
- Crecimiento de la flota vehicular
- Consumo de combustible per cápita
- Emisiones de CO2 por transporte de los usuarios para llegar a su destino
- Viviendas verticales nuevas

Transporte seguro

- Percepción de inseguridad en la calle
- Percepción de inseguridad en el transporte público
- Percepción de inseguridad en el automóvil
- Percepción de riesgo de asalto en la calle o transporte público
- Población que dejó de usar el transporte público por inseguridad
- Población que dejó de usar taxis por inseguridad
- Robo a transeúnte
- Siniestros viales con transporte público
- Siniestros viales con peatones o ciclistas
- Riesgos por desastres naturales como incendios, inundaciones, huracanes, ciclones, deslizamientos de tierra, avalanchas, etc.

Accesibilidad y funcionamiento de la infraestructura urbana

- Satisfacción con el alumbrado público
- Satisfacción con el estado de la infraestructura vial
- Percepción de cobertura suficiente de la red de transporte público
- Percepción de un trato respetuoso de los operadores de transporte público hacia los usuarios
- Percepción de disponibilidad de información con horarios, paradas y recorridos de las unidades de transporte público
- Percepción de señalamientos y paradas establecidas por parte de los operadores de transporte público
- Percepción de suficiente espacio en las unidades de transporte público para viajar cómodo
- Percepción de poco tiempo de espera entre cada unidad de transporte público
- Percepción de transporte público en buen estado
- Presencia de puestos ambulantes o semifijos en la vía pública
- Siniestros viales donde la mala condición del camino fue la causa del accidente

- Vialidades sin recubrimiento
- Vialidades sin banqueteta
- Vialidades sin alumbrado público
- Vialidades sin señalamientos
- Vialidades sin rampas para discapacitados
- Vialidades sin restricciones al paso peatonal
- Vialidades sin restricciones al paso vehicular
- Infraestructura de ciclovías
- Suficiencia vial
- Sistema de transporte masivo
- Tiempo de operación de nuevas plataformas de transporte privado

Economía y dinámica competitiva

- Personas con tarjeta de débito y crédito
- Hogares con teléfono celular
- Cantidad de empresas establecidas en cada centro de población
- Actividad económica per cápita
- Jornadas laborales muy largas
- Empresas con más de 10 empleados
- Salario promedio mensual para trabajadores de tiempo completo
- Población ocupada sin ingresos
- Tasa de desempleo

Regulación y políticas públicas en favor de la movilidad

- Existencia de una jerarquía de la movilidad
- Asignación del espacio público
- Principios de movilidad
- Estudios origen-destino
- Coordinación metropolitana
- Prioridad de transporte público y no motorizado
- Sistema de Información sobre movilidad
- Registro de Transporte Público
- Estudios de impacto de movilidad
- Obras sujetas a estudio de impacto de movilidad
- Obras sujetas a estudio de impacto de movilidad
- Parquímetros
- Comité Estatal de Movilidad
- Ayuntamiento y organizaciones de la sociedad civil en Comité de Movilidad
- Programa de Movilidad en el Plan Estatal de Desarrollo
- Registro público disponible

Avances del Programa en el ejercicio fiscal actual

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.

Cambios en la MIR 2019 y la MIR 2020

MIR 2019				MIR 2020		
Nivel	Resumen narrativo	Indicador	Fórmula de cálculo	Resumen narrativo	Indicador	Fórmula de cálculo
Fin	CONTRIBUIR AL IMPULSO DE UNA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE QUE GARANTICE LA ACCESIBILIDAD EN LOS CENTROS DE POBLACIÓN DEL ESTADO	RAZÓN DE MOTORIZACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO	(TOTAL DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO REGISTRADOS/ TOTAL DE HABITANTES DEL ESTADO)*10,000	CONTRIBUIR AL IMPULSO DE UNA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE QUE GARANTICE LA ACCESIBILIDAD EN LOS CENTROS DE POBLACIÓN DEL ESTADO.	RAZÓN DE MOTORIZACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO	(TOTAL DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO REGISTRADOS/ TOTAL DE HABITANTES DEL ESTADO)*10,000

Propósito	LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DEL ESTADO DESARROLLA SUS CAPACIDADES DE MANERA EFICIENTE Y SUSTENTABLE	PORCENTAJE DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA CON SOPORTE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD	[(NÚMERO DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CON SOPORTE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD/TOTAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE EJECUTADAS) * 100]	LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DEL ESTADO DESARROLLA SUS CAPACIDADES DE MANERA EFICIENTE Y SUSTENTABLE	PORCENTAJE DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA CON SOPORTE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD	[(NÚMERO DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CON SOPORTE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD/TOTAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE EJECUTADAS) * 100]
Componente 1	ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y TRANSPORTE REALIZADOS	PORCENTAJE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS	(NUMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS / NUMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PLANEADOS)*100	ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y TRANSPORTE REALIZADOS	PORCENTAJE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTES REALIZADOS	(NUMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS / NUMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PLANEADOS)*100

Actividad 1	ELABORAR ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE	PORCENTAJE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS	(NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS/NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PROGRAMADOS)*100	ELABORAR ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE	PORCENTAJE DE PROYECTOS VALIDADOS	(NÚMERO DE PROYECTOS VALIDADOS/ NÚMERO DE PROYECTOS REALIZADOS)*100
	NA	NA	NA	SD	PORCENTAJE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS	(NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS/ NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PROGRAMADOS)*100

MIR 2019				MIR 2020		
Nivel	Resumen narrativo	Indicador	Fórmula de cálculo	Resumen narrativo	Indicador	Fórmula de cálculo
Actividad 2	REALIZAR DIAGNÓSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DEL TRANSPORTE PÚBLICO	PORCENTAJE DE DIAGNÓSTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS	(NÚMERO DE DIAGNÓSTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS/NÚMERO DE DIAGNÓSTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PROGRAMADOS)+100	REALIZAR DIAGNÓSTICOS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DEL TRANSPORTE PÚBLICO	PORCENTAJE DE DIAGNÓSTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS	(NÚMERO DE DIAGNÓSTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS/NÚMERO DE DIAGNÓSTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PROGRAMADOS)*100
Componente 2	INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA	PORCENTAJE DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA	(MÚMERO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA/NÚMERO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA CONTEMPLADOS EN EL BANCO DE PROYECTOS)+100	INFRAESTRUCTURAS VIALES Y DE TRANSPORTE DESARROLLADAS	PORCENTAJE DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA	(NUMERO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA/NUMERO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONTEMPLADOS EN EL BANCO DE PROYECTOS)*100

Actividad 1	REHABILITAR INFRAESTRUC TURA VIAL Y DE TRANSPORTE	PORCENTAJE DE INFRAESTRUC TURA VIAL Y DE TRANSPORTE REHABILITAD A	(NÚMERO DE OBRAS DE INFRAESTRUC TURA VIAL Y DE TRANSPORTE REHABILITADAS/N ÚMERO DE OBRAS DE INFRAESTRUC TURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONTEMPLADOS EN EL BANCO DE PROYECTOS)*100	REHABILITAR INFRAESTRUC TURAS VIALES Y DE TRANSPORTE	PORCENTAJE DE INFRAESTRUC TURA VIAL REHABILITAD A	(NÚMERO DE OBRAS DE INFRAESTRUC TURA VIAL Y DE TRANSPORTE REHABILITADAS/ NÚMERO DE OBRAS DE REHABILITACIÓN DE INFRAESTRUC TURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONTEMPLADOS EN EL BANCO DE PROYECTOS)*100
	NA	NA	NA	SD	PORCENTAJE DE TERMINALES REHABILITAD AS	(NÚMERO DE TERMINALES DE INFRAESTRUC TURA VIAL Y DE TRANSPORTE REHABILITADAS/ NÚMERO DE TERMINALES DE REHABILITACIÓN DE INFRAESTRUC TURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONTEMPLADOS EN EL BANCO DE PROYECTOS)*100

Actividad 2	REALIZAR ESTUDIO Y PROYECTO PARA OBRA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE	PORCENTAJE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PARA OBRA REALIZADOS	(NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PARA OBRA REALIZADOS/NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIA Y DE TRANSPORTE CONTEMPLADOS EN EL BANCO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN)*100	CONSTRUIR INFRAESTRUCTURAS VIALES Y DE TRANSPORTE	PORCENTAJE DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONSTRUIDA	(NÚMERO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONSTRUIDA/ NÚMERO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONTEMPLADAS EN EL BANCO DE PROYECTOS)*100
----------------	-------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

MIR 2019				MIR 2020		
Nivel	Resumen narrativo	Indicador	Fórmula de cálculo	Resumen narrativo	Indicador	Fórmula de cálculo
	NA	NA	NA	SD	PORCENTAJE DE TERMINALES CONSTRUIDAS	(NÚMERO DE TERMINALES DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONSTRUIDA/ NÚMERO DE TERMINALES DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONTEMPLADAS EN EL BANCO DE PROYECTOS)*100
Actividad 3	NA	NA	NA	REALIZAR ESTUDIOS Y PROYECTOS PARA OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE	PORCENTAJE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PARA OBRA REALIZADOS	(NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PARA OBRA REALIZADOS/NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONTEMPLADOS EN EL BANCO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN)*100

Actividad 4	NA	NA	ANA	EQUIPAR INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE	PORCENTAJE DE INFRAESTRUCTURA DE VIAL Y DE TRANSPORTE EQUIPADA	(NÚMERO PROYECTOS DE INVERSIÓN AUTORIZADOS PARA EL EQUIPAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE APROBADOS / NÚMERO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN PROGRAMADOS PARA EL EQUIPAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE)*100
----------------	----	----	-----	-------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

El fin, el propósito y los componentes, no sufren cambios.

La actividad 1, cambia el indicador de: (Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados) a (Porcentaje de proyectos validados).

Se incorpora una actividad a cargo del sujeto evaluado, Secretaría de Movilidad, con indicador denominado: (porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados), la cual no contiene resumen narrativo ni mecanismo de verificación.

Del componente 2, se incorpora una actividad con el indicador de: (Porcentaje de terminales rehabilitadas), del cual no se señala resumen narrativo ni mecanismo de verificación.

Además de la actividad con el indicador de: (Porcentaje de terminales construidas), del cual no se señala resumen narrativo ni mecanismo de verificación.

La MIR 20202, tiene como cambios en la actividad1 denominada: (“Porcentaje de proyectos validados”), la cual consiste en elaborar estudios y proyectos.

Se incorporan dos actividades nuevas que son:

Actividad 3. Con el indicador de: (Porcentaje de infraestructura vial y de transporte construida) que se describe la actividad como: Construir infraestructuras viales y de transportes y se establecen los mecanismos de verificación.

Actividad 4. Con el indicador: (Porcentaje de infraestructura vial y de transporte equipada) y se describe como: Equipar infraestructura vial y de transporte. No se definen los mecanismos de verificación.

Son los principales cambios que sufre la MIR 2020 con relación a la MIR 2019; sin embargo, no se puede determinar cuál es el impacto que se genera con la ejecución de dichas actividades en el impulso a la movilidad urbana en los centros de población del Estado de Oaxaca.

Consideraciones sobre la evolución del presupuesto

El sujeto evaluado comentó que después de realizar una búsqueda exhaustiva, la información proporcionada por el área Administrativa de la SEMOVI, confirma que para el ejercicio 2019 el Programa 209 no cuenta con un presupuesto autorizado, como sí lo tiene el Programa 126 Fortalecimiento del Transporte Público y Privado.

En la investigación realizada por la instancia evaluadora, se encontró que el Decreto del Presupuesto de Egresos para el año 2019 no aparecen indicadores ni presupuesto para del Programa 209 Movilidad Integral Urbana, el cual está orientado a la operación de proyectos de inversión pública de la SEMOVI.

En relación a los presupuestos de los años 2016 al 2018, el sujeto evaluado solo cuenta con información respecto del año 2018, la cual refleja lo siguiente:

Programa 209 Movilidad Integral Urbana

Elaboración de estudios y proyectos de infraestructura vial y transporte			
Concepto	Aprobado	Modificado	Ejercido
Total Programa	\$13'170,400.78	\$12'478,040.45	\$12'478,040.45

En suma, el presupuesto aprobado para el Programa 209 Movilidad Integral Urbana del año 2018 fue de \$13'170,400.78 y tuvo una disminución del 5.3%, habiendo ejercido para ese año la cantidad de: \$12'478,040.45.

Se concluye que la evolución del presupuesto del Programa que se evalúa tuvo una contracción al 0%, lo cual impactó de manera determinante en su desempeño.

Fuente:

Decreto del Presupuesto de Egresos del Estado de Oaxaca para el Ejercicio Fiscal 2019.
<http://www.congresooaxaca.gob.mx/paquetes-fiscales/paquete-fiscal-2019>

Calidad y suficiencia de la información disponible para la evaluación

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente; sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales suficientes para poder realizar un análisis del desempeño del Programa.

Tampoco se proporcionó información sobre las poblaciones de características similares que no cuentan con los bienes o servicios realizados para efectuar una comparación entre la población beneficiada y la que carece de ellos.

No existe información relativa a la situación del antes y del después de haber recibido los bienes o servicios que brinda el Programa, por lo que no fue posible efectuar ese otro análisis comparativo.

La información proporcionada no fue suficiente en razón de que se encuentra dispersa, es insuficiente o no existe.

IX. FICHA TÉCNICA

Aspecto	Respuesta
Nombre o denominación de la evaluación	Evaluación Específica de Desempeño del programa 209. Movilidad Integral Urbana
Nombre o denominación del programa evaluado	Programa 209 Movilidad Integral Urbana
Ramo	
Unidad(es) Responsable(s) de la operación del programa	Secretaría de Movilidad
Titular(es) de la(s) unidad(es) responsable(s) de la operación del programa	Mariana Erandi Nassar Piñeyro
Año del Programa Anual de Evaluación (PAE) en que fue considerada la evaluación	PAE 2020
Instancia de Coordinación de la evaluación	Jefatura de la Gubernatura
Año de conclusión y entrega de la evaluación	Año 2020
Tipo de evaluación	Evaluación Específica de Desempeño
Nombre de la instancia evaluadora	Estrategia Integral Consultores, S. A. de C. V.
Nombre del(a) coordinador(a) externo(a) de la evaluación	Porfirio Mauricio Gutiérrez Cortés
Nombre de los(as) principales colaboradores(as)	Laura Nava Piña José Trinidad Bedoya Santos
Nombre de la Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)	Jefatura de la Gubernatura Coordinación de Evaluación e Informes
Nombre del Titular de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)	Licenciada Carolina Monroy del Mazo
Nombres de los(as) servidores(as) públicos(as), adscritos(as) a la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación, que coadyuvaron con la revisión técnica de la evaluación	Mtro. José Luis Ramírez Coronado
Forma de contratación de la instancia evaluadora	Adjudicación directa
Costo total de la evaluación con IVA incluido	\$1,300,000.00 sin IVA El costo corresponde a la partida Uno del Contrato de Prestación de Servicios número CAEASEO II 2.1/SO-025/2020, que considera 8 evaluaciones externas de acuerdo al PAE 2020.
Fuente de financiamiento	Recursos fiscales

X. FUENTES DE INFORMACIÓN

La información de los indicadores del Programa 209 Movilidad Integral Urbana, fue obtenida de:

MIR 2019

MIR 2020

Plan Nacional del Desarrollo 2019-2024

<http://www.haciendachiapas.gob.mx/rendicion-ctas/transp-PbR-SED/informacion/PDF/cat-PND.pdf>

Decreto del Presupuesto de Egresos del Estado de Oaxaca para el Ejercicio Fiscal 2019.

<http://www.congresoaxaca.gob.mx/paquetes-fiscales/paquete-fiscal-2019>

Página de la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de Oaxaca

<https://www.oaxaca.gob.mx/semovi/>

Encuesta Intercensal 2015 del INEGI.

<http://www.cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/oax/poblacion/default.aspx?tema=me&e=20>

Reporte de Avance de Gestión, UR 109 Secretaría de Movilidad, Cuarto Trimestre de 2019, en la página web de la Secretaría de Finanzas del Estado de Oaxaca.

https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf.

Programa Operativo Anual 2019, Matriz de Indicadores para Resultados, Reporte de Seguimiento. Secretaría de Finanzas del Estado de Oaxaca.

<https://www.oaxaca.gob.mx/wp-content/uploads/sites/77/pdf/monitoreo/progs19/RAG1/209.pdf>

Programa Operativo Anual 2019, Matriz de Indicadores para Resultados, Reporte de Cierre. Secretaría de Finanzas del Estado de Oaxaca.

<https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/evaluacion/programas/cierre/2019/PROGRAMA209.pdf>.

Reporte de Monitoreo del Desempeño de los Indicadores Estratégicos 2019.

http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/files/pdf/monitoreo/ie/mie_2019.pdf

Reporte de Monitoreo del Desempeño de los Indicadores Estratégicos 2020.

Secretaría de Finanzas del Estado de Oaxaca.

http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/files/pdf/monitoreo/ie/mie_2020.pdf

Informe de Atención a los Aspectos Susceptibles de Mejora 2018.

[finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/evaluación/informes/2018/informe_maasm_2018.pdf](http://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/evaluación/informes/2018/informe_maasm_2018.pdf)

Evaluación Diagnóstica 2018, Aspectos Susceptibles de Mejora

https://www.oaxaca.gob.mx/wpcontent/uploads/sites/77/pdf/maasm_2018/diagnostica/FU/SEVI/TRA_209_FU.pdf

Referencias en materia de matriz de indicadores y bibliografía relacionada:

<http://www.coneval.gob.mx/Evaluación/BFI/Paginas/BibliografiasobrelaMetodologiademarcoLogico.aspx>

http://www.coneval.gob.mx/Informes/Coordinación/Publicaciones%20oficiales/GUIA_PARA_LA_ELABORACIÓN_DE_MATRIZ_DE_INDICADORES.pdf

Normatividad aplicable para la difusión de la evaluación

https://www.conac.gob.mx/work/models/CONAC/normatividad/NOR_01_14_011.pdf

Manual de Calles: Diseño vial para ciudades mexicanas.

<http://onuhabitat.org.mx/index.php/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

Los ocho principios del transporte en la vida urbana.

<http://onuhabitat.org.mx/index.php/los-ocho-principios-del-transporte-en-la-vida-urbana>

XI. ANEXOS

ANEXO 1. Ficha: Características del programa

Tema	Variable	Datos
Datos Generales	Número y nombre del Pp	209 Movilidad Integral Urbana
	Unidad responsable Coordinadora	Secretaría de Movilidad
	Unidad responsable Participantes	Secretaría de Movilidad
	Año de inicio de operación	2019
	Fuente(s) de financiamiento	SD
	Ramo	Comunicaciones y transportes
	Nombre del responsable titular del programa	Lic. Cintia Méndez Santiago Jefa del Departamento de Investigación y Desarrollo de Sistemas de Vialidad y Transporte
	Teléfono del contacto	(951) 5016691 Ext. -1513.
	Correo electrónico del contacto	
Objetivos	Meta del Objetivo de desarrollo Sostenible con el que está alineado	Objetivo 11. Ciudades y comunidades sostenibles. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles
	Eje del PED con el que está alineado	Eje IV. Oaxaca Productivo e Innovador: La mejora de la interconectividad entre Oaxaca y el resto del país, entre sus distintas regiones y dentro de cada región, entre sus municipios y localidades
	Objetivo del PED con el que está alineado	Objetivo 1: Mejorar la conectividad del estado y dentro de sus regiones mediante infraestructura y una plataforma logística de transporte integral y comunicaciones modernas que fomenten la competitividad, productividad y desarrollo económico y social.
	Objetivo (sectorial, especial o institucional) con el que está alineado	Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes: Objetivo 3. Contribuir a que la infraestructura vial y de transporte desarrolle sus capacidades de manera eficiente y sustentable
	Propósito del Programa	La infraestructura vial y de transporte del Estado desarrolla sus capacidades de manera eficiente y sustentable
		Elaborar estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte. Realizar diagnósticos de la infraestructura vial y de transporte público. Rehabilitar infraestructura vial y de transporte.

	Descripción de los bienes o servicios que ofrece el Pp	Realizar estudio y proyecto para obra de infraestructura vial y de transporte
Población potencial(*)	Definición	Población general
	Cuantificación	2380732 Las solicitudes de construcción de infraestructura vial que tiene SINFRA
Población objetivo(*)	Definición	Las solicitudes de construcción de infraestructura vial que se considere junto con SINFRA se pueden atender.
	Cuantificación	SD
Población atendida (*)	Definición	SD
	Cuantificación	SD
Presupuesto para el año evaluado	Presupuesto original (MDP)	SD
	Presupuesto modificado (MDP)	SD
	Presupuesto ejercido (MDP)	SD
	Tipo de recurso /fuente)	SD
Focalización	Unidad territorial del programa	Todo el territorio de la entidad
Metas	Fin	Contribuir al impulso de una movilidad urbana sustentable que garantice la accesibilidad en los centros de población del Estado.
	Propósito	La infraestructura vial y de transporte del Estado desarrolla sus capacidades de manera eficiente y sustentable
	Componentes	1. Estudios y proyectos de infraestructura vial y transporte realizados. 2. Infraestructura vial y de transporte desarrollada
Valoración	Resumen de la valoración de la pertinencia del diseño del Pp respecto a la atención del problema o necesidad	El diseño del Programa está construido sin establecer parámetros que midan el impacto que se genera con los bienes y servicios que este brinda con relación a la movilidad
(*) Desagregada por sexo, grupos de edad y población indígena, cuando aplique.		

ANEXO 2. Criterios mínimos para la selección de las evaluaciones externas de resultados

No se puede realizar una valoración conforme a los criterios indicados porque no se cuenta con la información requerida para realizar la comparación con los ejercicios anteriores; en razón de que esta no existe, ya que el Programa opera con los indicadores actuales a partir del año que se evalúa (2019).

En el Decreto del Presupuesto de Egresos para el año 2019 no aparecen indicadores ni presupuesto para del Programa 209 Movilidad Integral Urbana.

El sujeto evaluado comentó que después de realizar una búsqueda exhaustiva, la información proporcionada por el área Administrativa de la SEMOVI, se confirmó que el Programa 209 no cuenta con un presupuesto autorizado como sí lo tiene el del Programa 126.

De igual manera, informo que el Programa 209 está orientado a la operación de proyectos de inversión pública de la SEMOVI.

Respecto a los presupuestos de los años 2016 al 2019, el sujeto evaluado informó que no se localizó información al respecto, salvo la del año 2018.

ANEXO 3. Criterios generales para la valoración y selección de los indicadores de la matriz de indicadores para resultados (MIR)

No se puede realizar una valoración conforme a los criterios indicados porque no se cuenta con la información necesaria requerida para realizar la comparación con los resultados y su impacto en la movilidad, que es el objetivo del Programa.

Se requiere información de ejercicios anteriores, pero esta no existe en razón de que el Programa opera con los indicadores actuales a partir del año que se evalúa (2019); de tal manera que no es posible realizar una evaluación de su evolución en el tiempo.

Es importante señalar que en el Presupuesto de Egresos para el año que se evalúa, no existen indicadores ni presupuesto destinado para este Programa.

Asimismo, no es posible determinar el sentido de los indicadores respecto de la dirección de su comportamiento, ni evaluar si su desempeño es positivo o negativo.

El sujeto evaluado no establece indicadores a nivel de componentes y actividades relacionados con el tema de la movilidad que es su ámbito de competencia y el objetivo del Programa, lo cual impide realizar una valoración respecto del impacto generado en la movilidad a partir de los bienes y servicios realizados.

GOBIERNO DEL ESTADO DE OAXACA
PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2019
MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS
REPORTE MIR INICIAL



DATOS DEL PROGRAMA						
PROGRAMA 209 MOVILIDAD INTEGRAL URBANA						
UR Responsable: 109 SECRETARÍA DE MOVILIDAD			UR's Participantes: 106 SECRETARÍA DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL SUSTENTABLE			
ALINEACIÓN						
PLAN ESTATAL DE DESARROLLO EJE: OAXACA PRODUCTIVO E INNOVADOR		TEMA: COMUNICACIONES Y TRANSPORTES		OBJETIVO: IMPULSAR UNA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE PARA GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD EN LOS CENTROS DE POBLACIÓN DEL ESTADO.		
SECTOR: COMUNICACIONES Y TRANSPORTES		SUBSECTOR: MOVILIDAD				
POBLACIÓN O ÁREA DE ENFOQUE POTENCIAL						
Atributo de la población o área de enfoque: POBLACIÓN GENERAL		Hombres: 133206		Mujeres: 1247526 Total: 2380732		
INDICADORES PARA RESULTADOS						
NIVEL	RESUMEN NARRATIVO	1. INDICADOR, 1. NOMBRE 4. DIMENSIÓN 7. META ANUAL	2. FÓRMULA DE CÁLCULO 5. FRECUENCIA	3. TIPO 6. SENTIDO	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUJETOS
FIN	CONTRIBUIR AL IMPULSO DE UNA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE QUE GARANTICE LA ACCESIBILIDAD EN LOS CENTROS DE POBLACIÓN DEL ESTADO.	1- RAZÓN DE MOTORIZACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO 2- TOTAL DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO REGISTRADOS (TOTAL DE HABITANTES DEL ESTADO) * 10,000			SISTEMA DE CONTROL Y ADMINISTRACIÓN DE CONCESIONES (SICAC), NO DISPONIBLE EN LÍNEA, PRÓXIMAMENTE SE DISPONDRÁ DE REPORTES PÚBLICOS MENSUALES EN LA PÁGINA DE LA SECRETARÍA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE.	LA POBLACIÓN PREFIERE EL USO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO.
PROPOSITO	LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DEL ESTADO DESARROLLA SUS CAPACIDADES DE MANERA EFICIENTE Y SUSTENTABLE	1- PORCENTAJE DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA CON SOPORTE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD 2- [(NÚMERO DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CON SOPORTE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD / TOTAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE EJECUTADAS) * 100]			Control interno de la Dirección de Planeación de la SEVITRA	EXISTEN SOLICITUDES PARA LA MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE
COMPONENTE	ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y TRANSPORTE REALIZADOS	1- PORCENTAJE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS 2- (NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS / NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PLANEAOS) * 100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- SEMESTRAL 6- ASCENDENTE VARIABLES DEL INDICADOR 7- ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS UR 109 ---- 100.0000 TOTAL ---- 100.0000			UR 109 CONTROL INTERNO DE LA DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA SEVITRA	UR 109 EXISTEN SOLICITUDES PARA LA MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE

NIVEL	RESUMEN NARRATIVO	INDICADOR			MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
		1. ID INDICADOR 4. DIMENSIÓN 7. META ANUAL	2. FÓRMULA DE CÁLCULO 5. FRECUENCIA	3. TIPO 6. SENTIDO		
ACTIVIDAD	ELABORAR ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE	1 - PORCENTAJE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS 2 - (NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS/ NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PROGRAMADOS)*100 3 - GESTIÓN 4 - EFICACIA 5 - TRIMESTRAL 6 - ASCENDENTE VARIABLES DEL INDICADOR 7 - NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS UR 109 ---- 3.0000 TOTAL ---- 3.0000				
ACTIVIDAD	REALIZAR DIAGNÓSTICOS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DEL TRANSPORTE PÚBLICO	1 - PORCENTAJE DE DIAGNÓSTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS 2 - (NÚMERO DE DIAGNÓSTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS/ NÚMERO DE DIAGNÓSTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PROGRAMADOS)*100 3 - GESTIÓN 4 - EFICACIA 5 - TRIMESTRAL 6 - ASCENDENTE VARIABLES DEL INDICADOR 7 - NÚMERO DE DIAGNÓSTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REALIZADOS UR 109 ---- 3.0000 TOTAL ---- 3.0000				
COMPONENTE	INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA	1 - PORCENTAJE DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA 2 - (NÚMERO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA/ NÚMERO DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA CONTEMPLADOS EN EL BANCO DE PROYECTOS)*100 3 - GESTIÓN 4 - EFICACIA 5 - SEMESTRAL 6 - ASCENDENTE VARIABLES DEL INDICADOR 7 - INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DESARROLLADA UR 106 ---- 100.0000 UR 109 ---- 100.0000 TOTAL ---- 200.0000			UR 106 http://www.sinfra.oaxaca.gob.mx/?page_id=158 UR 109 www.sinfra.oaxaca.gob.mx	UR 106 EXISTE PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL VALIDADO, EXISTE PRESUPUESTO AUTORIZADO DE PROGRAMAS FEDERALES UR 109 EXISTEN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE FACTIBILIDAD DEL PROYECTO
ACTIVIDAD	REHABILITAR INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE	1 - PORCENTAJE DE INFRAESTRUCTURA VIAL REHABILITADA 2 - (NÚMERO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE REHABILITADAS/ NÚMERO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONTEMPLADOS EN EL BANCO DE PROYECTOS)*100 3 - GESTIÓN 4 - EFICACIA 5 - TRIMESTRAL 6 - ASCENDENTE VARIABLES DEL INDICADOR 7 - NÚMERO DE INFRAESTRUCTURA VIAL REHABILITADA UR 109 ---- 3.0000 TOTAL ---- 3.0000				

Página 2/3

03/11/20 - 21:39:47

NIVEL	RESUMEN NARRATIVO	INDICADOR			MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
		1. ID INDICADOR 4. DIMENSIÓN 7. META ANUAL	2. FÓRMULA DE CÁLCULO 5. FRECUENCIA	3. TIPO 6. SENTIDO		
ACTIVIDAD	REALIZAR ESTUDIO Y PROYECTO PARA OBRA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE	1 - PORCENTAJE DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PARA OBRA REALIZADOS 2 - (NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PARA OBRA REALIZADOS/ NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE CONTEMPLADOS EN EL BANCO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN)*100 3 - GESTIÓN 4 - EFICACIA 5 - TRIMESTRAL 6 - ASCENDENTE VARIABLES DEL INDICADOR 7 - NÚMERO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE PARA OBRA REALIZADOS UR 104 ---- 0.0000 TOTAL ---- 0.0000				

Página 3/3

03/11/20 - 21:39:47

Fuentes:

MIR 2019.

Decreto del Presupuesto de Egresos para el año 2019.

<http://www.congresoaxaca.gob.mx/paquetes-fiscales/paquete-fiscal-2019>

Reporte de Avance de Gestión, UR 109 Secretaría de Movilidad, Cuarto Trimestre de 2019, en la página web de la Secretaría de Finanzas del Estado de Oaxaca.

https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/rendicion_cuentas/POA/AG/2019/4toTrimestre/AvanceGestionT4_2019_109.pdf.

Programa Operativo Anual 2019, Matriz de Indicadores para Resultados, Reporte de Cierre.

<https://www.finanzasoaxaca.gob.mx/transparenciapresupuestaria/pdf/evaluacion/programas/cierre/2019/PROGRANA209.pdf>.

Reporte de Monitoreo del Desempeño de los Indicadores Estratégicos 2019.

http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/files/pdf/monitoreo/ie/mie_2019.pdf

Reporte de Monitoreo del Desempeño de los Indicadores Estratégicos 2020.

http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/files/pdf/monitoreo/ie/mie_2020.pdf

ANEXO 4. Recomendaciones

ID	Clasificación Interinstitucional / Intrainstitucional	Apartado Informe Final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del Evaluador Externo	Resultado esperado
1	Interinstitucional	ASM	Diagnóstico	3 meses	Fortalecer el diagnóstico del problema MML con investigación documentada y actualizar datos.	Diagnóstico elaborado conforme a la metodología del MML con soporte de investigación documentada y datos actualizados incluida la movilidad en el Estado de Oaxaca
2	Interinstitucional	ASM	Árbol de Objetivos,	3 meses	Fortalecer el Árbol de Objetivos MML. Hacer análisis más amplio para definir los objetivos de forma más precisa y clara.	Árbol de Objetivos con la metodología del MML, que contenga los objetivos. definidos de forma precisa y clara.
3	Interinstitucional	ASM	Definición de las poblaciones potencial, objetivo y atendida, desagregadas,	3 meses	Definir la población potencial, objetivo y atendida y desagregarla, (Población general y centros de población). Adecuar sus documentos de diagnóstico, Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos.	Documentos de diagnóstico, Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos acordes con la definición de las poblaciones potencial objetivo y atendida debidamente desagregados

ID	Clasificación Interinstitucional / Intrainstitucional	Apartado Informe Final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del Evaluador Externo	Resultado esperado
4	Institucional	ASM	Definición de las poblaciones potencial, objetivo y atendida, desagregadas,	3 meses	Establecer indicadores a nivel de componentes y actividades relacionados con el tema de la movilidad y el impacto que causa en la población oaxaqueña.	Que la MIR contenga indicadores a nivel de componentes y actividades relacionados con el tema de la movilidad y el impacto que genera en la población oaxaqueña.
5	Interinstitucional	ASM	MIR	3 meses	Que todos los indicadores cuenten con información de línea base del año anterior y del año que se evalúa para poder medir el desempeño del Programa.	Que todos los indicadores cuenten con datos de la línea base del año anterior y del año que se evalúa que permita medir su desempeño.
6	Interinstitucional	ASM	MIR Indicador de Propósito	3 meses	Se recomienda utilizar como unidad de medida la cantidad de infraestructura vial y de transporte público que se requiere para brindar atención para los centros de población, ya sea de rehabilitación o de creación.	Que el indicador tenga como unidad de medida la cantidad de infraestructura vial y de transporte público que se requiere para dar atención, en los centros de población
7	Interinstitucional	ASM	MIR El indicador del Componente 1,	3 meses	Construir una variable que mida la relación entre el total de centros de población con los estudios y proyectos que se realicen para atenderlos.	Que el indicador cuente con una variable que mida la relación entre el total de centros de población con los estudios y proyectos realizados.

ID	Clasificación Interinstitucional/Intrainstitucional	Apartado Informe Final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del Evaluador Externo	Resultado esperado
8	Interinstitucional	ASM	MIR El indicador de Actividad 1, Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados.	3 meses	Que la meta se establezca en relación a lograr un impacto mayor de resultados.	Que el indicador tenga una meta de mayor impacto de resultados.
9	Interinstitucional	ASM	MIR. El indicador de Actividad 2. Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte desarrollados	3 meses	No se puede programar una meta que se desconoce si es posible de cumplir en relación a la cantidad de proyectos del Banco de Proyectos de Inversión, sin considerar el total de centros de población urbanos. Se sugiere replantear la meta.	Indicador con meta definida considerando el total de centros de población urbanos.
10	Interinstitucional	ASM	MIR. El indicador del Componente 2. Porcentaje de infraestructura vial y de transporte desarrollada	3 meses	Se sugiere replantear la meta	Indicador con meta replanteada.
11	Interinstitucional	ASM	MIR. Indicador del Actividad 1. Porcentaje de infraestructura vial y de transporte rehabilitada	3 meses	Se sugiere establecer una meta más ambiciosa.	Indicador con meta más alta.

ID	Clasificación Interinstitucional / Interinstitucional	Apartado Informe Final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del Evaluador Externo	Resultado esperado
12	Interinstitucional	ASM	MIR. El indicador de la Actividad 2. Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados.	3 meses	Se sugiere valorar su existencia y establecer una meta más ambiciosa.	Indicador con meta más alta.

ANEXO 5. Ficha técnica de la evaluación

Aspecto	Respuesta
Nombre o denominación de la evaluación	Evaluación de Desempeño del ejercicio 2019
Nombre o denominación del programa evaluado	Programa 209 Movilidad Integral Urbana
Ramo	Movilidad
Unidad(es) Responsable(s) de la operación del programa	Secretaría de Movilidad
Titular(es) de las(s) unidad(es) responsable(s) de la operación del programa	Secretaría de Movilidad
Año del Programa Anual de Evaluación (PAE) en que fue considerada la evaluación	2019
Instancia de Coordinación de la evaluación	Instancia Técnica de Evaluación
Año de conclusión y entrega de la evaluación	2020
Tipo de evaluación	Desempeño
Nombre de la instancia evaluadora	Estrategia Integral Consultores, S. A. de C. V.
Nombre del(a) coordinador(a) externo(a) de la evaluación	Porfirio Mauricio Gutiérrez Cortés
Nombre de los(as) principales colaboradores(as)	Laura Isela Nava Piña José Trinidad Bedoya Santos
Nombre de la Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)	Instancia Técnica de Evaluación
Nombre de los(as) servidores(as) públicos(as), adscritos(as) a la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación, que coadyuvaron con la revisión técnica de la evaluación	Mtro. José Luis Ramírez Coronado Unidad de Desarrollo de Políticas de Evaluación, Jefatura de la Gubernatura
Forma de contratación de la instancia evaluadora	Adjudicación directa
Costo total de la evaluación con IVA incluido	\$108,333.33
Fuente de financiamiento	Gobierno del Estado de Oaxaca

ANEXO 6. Ficha de monitoreo y evaluación

Descripción del Programa	El programa evaluado tiene como propósito que el Estado de Oaxaca cuente con una movilidad integral para garantizar la accesibilidad en los centros de población.		
Resultados	% de participación SD	¿Cuáles son los resultados del Programa y cómo los mide? El sujeto evaluado no proporcionó evidencia documental del desempeño de ejercicios anteriores.	
Cobertura	Definición de Población Objetivo SD Cobertura SD Cuantificación de Poblaciones SD	Evolución de la Cobertura: El sujeto evaluado no proporcionó evidencia documental del desempeño de ejercicios anteriores. Análisis de la Cobertura: El sujeto evaluado no proporcionó evidencia documental del desempeño de ejercicios anteriores.	
Análisis del Sector	Evolución del Presupuesto Programa Vs. Ramo El sujeto evaluado no proporcionó evidencia documental del desempeño de ejercicios anteriores.	Datos Presupuestarios SD	Análisis del Sector SD

La instancia evaluadora solicitó al sujeto evaluado la información correspondiente: sin embargo, no se proporcionaron las evidencias documentales.