

Informe de Evaluación Evaluación Específica de Diseño

Programa 126
Fortalecimiento y Modernización del Transporte
Público y Privado del Estado

Diciembre 2020

Resumen ejecutivo

De conformidad con lo establecido por la Jefatura de Oficina de la Gubernatura del Estado de Oaxaca, en tanto Instancia Técnica de Evaluación (ITE) del Sistema de Evaluación del Desempeño del Plan Estatal de Desarrollo y de los planes y programas que de él se derivan, en coordinación con las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal, y con fundamento en su reglamento interno, concretamente en su artículo 39, fracción XII, y con el objetivo de realizar una evaluación Específica de Diseño del Programa 151, Gestión Integral de Riesgos, se llevó a cabo esta evaluación de avance en la atención a las recomendaciones de la evaluación de diseño efectuada en 2018.

Se busca que este ejercicio sobre el desempeño 2019 permita potenciar aciertos o en su caso reorientar los programas hacia el logro de resultados. Cabe señalar que, aunque la evaluación aporta información relevante para el proceso presupuestario, los usuarios de la evaluación, en primera instancia, son las dependencias y entidades a cargo de la operación de dichos programas.

Es importante subrayar que la evaluación ha sido realizada en estricta observancia de los Términos de Referencia para la Evaluación Específica de Diseño de los programas presupuestarios y de desarrollo social, con la finalidad de proporcionar a los responsables de la administración y operación, elementos para llevar a cabo acciones encaminadas a mejorar el desempeño de los mismos, así como una apreciación informada acerca de su orientación hacia el logro de resultados.

El objetivo general de esta evaluación consiste en determinar el avance en la atención a las recomendaciones de la evaluación de Diseño efectuada en 2018, para lo cual se busca analizar el diseño del programa, los cambios en la consistencia en el diseño del mismo, identificar avances o mejoras respecto a las recomendaciones emitidas en la evaluación efectuada en 2018, detectar áreas de mejora que han sido relegadas o no atendidas, emitir recomendaciones acordes al contexto actual y contribuir a mejorar el diseño del programa. Los objetivos, general y específicos enlistados, han sido cumplidos en la presente evaluación.

Respecto al avance en la atención a las recomendaciones de la evaluación de diseño efectuada en 2018, es importante mencionar que a partir de la información documentada que fue proporcionada por la Instancia Técnica de Evaluación, la que se puede consultar en el SESAM, así como en las afirmaciones hechas por la Unidad Responsable durante

las reuniones de coordinación propiciadas por la evaluadora, no hay avances significativos entre la evaluación anterior y la presente.

Llama poderosamente la atención que, contando con un diagnóstico que, si bien no está enfocado en la movilidad, sino en las Comunicaciones y transportes, sí se aborda, la problemática y los desafíos desde la perspectiva las personas, los documentos de planeación del programa centren la actividad institucional en los vehículos automotores, y que se sobrevaloren las tareas de regulación de transportes, transportistas y conductores particulares, siendo que está ampliamente documentado que esas funciones, lejos de reparar, agravan los problemas de movilidad en las ciudades. Es decir, mientras el diagnóstico muestra visión de amplio espectro y aspiración de futuro, el programa parece anclado al pasado, con actividades y componentes que corresponden a una gestión tendencial del control vehicular.

Para vincular el diagnóstico con los documentos básicos de planeación del Programa; esto es, con el Árbol de problemas y con el Árbol de objetivos, en un primer momento, y con la Matriz de Indicadores para Resultados, principalmente, es indispensable elaborar, como se sugiere en esta evaluación más adelante, una teoría del cambio, darle fundamento teórico a las actividades, una explicación lógica que aclare por qué y cómo es posible que las actividades que propone llevar a cabo, van a lograr “ordenar de modo integral la movilidad del Estado de Oaxaca”, como dice el Fin a cumplir, preferentemente avalado por evidencias prácticas de casos exitosos de otras latitudes que, adaptados -no adoptados- a la realidad oaxaqueña se puedan implementar con posibilidades de éxito.

Una propuesta, consiste en aprovechar el enfoque de la Competitividad de las Ciudades, ampliamente desarrollado por el Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO), enfoque que bien podría brindar sustento al Programa.

Los conceptos “integral” y “movilidad” expresados en el Fin del Programa, sí corresponden al diagnóstico presentado y al Plan Estatal de Desarrollo 2016 – 2022, pero no al resto de los documentos de planeación y, al hablar de integralidad, significa que abarca más allá del transporte motorizado, en tanto que la movilidad, también implica atender más que transporte vehicular. De modo que en la lógica vertical del Programa, el Fin exorbita al objetivo, e incluso al problema del Programa, lo cual determina en gran medida todos los problemas detectados en el resto de la evaluación.

Ante esta situación, lógicamente surge la tentación de contentarse con modificar la redacción del Fin y modificar o sencillamente suprimir los componentes y las actividades que se refieren a tareas que vayan más allá del control vehicular tradicional. Empero, esto significaría ignorar el diagnóstico, que es también un documento oficial, contradecir el Programa Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes que implica tareas varias de ejercicio de recursos, e incumplir objetivos, metas y compromisos de la actual administración plasmadas en el Plan Estatal de Desarrollo y de su titular que ha refrendado el compromiso de enfrentar el desafío de la movilidad, dedicando recursos a acciones de gobierno que no se limitan a la regulación del transporte público y privado.

Es importante que dicha teoría del cambio tome en cuenta la fenomenología de la movilidad que enfrentan las personas, y que al elaborarse recupere la experiencia internacional que se ha documentado desde diversas perspectivas teóricas que explican los procesos de mejoramiento del transporte público como un elemento más del desarrollo en un contexto más amplio; otros a partir de los factores que determinan la calidad del servicio; unos más en la experiencia de cambiar la vocación económica de una población. En cualquier caso, la propuesta de cambio debe resultar de un ejercicio de reflexión y explicación causal de las actividades y una concatenación lógica, hasta la solución del problema, conforme a la MML.

Lo anterior, también resulta evidente al analizar la lógica horizontal del Programa, pues presenta inconsistencias. El multicitado Fin que, como ya se dijo refiere a componentes y actividades mucho más amplias que el control vehicular, presenta como indicador, la “Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo”, lo cual ya denota que no solo se trata de una actividad confinada a automotores, sino solamente a una categoría de los mismos, lo cual atenta contra la integralidad de la parte narrativa del Fin. Como se advierte, ese déficit, aparentemente de redacción, revela un problema mayor de definición que obliga al replanteamiento del Programa en su conjunto.

La evaluación 2018, en sus recomendaciones y aspectos susceptibles de mejora, induce y propone claramente, abandonar la pretensión omnicomprensiva del Programa, dejar de lado la visión de movilidad integral, y limitarlo a su función de control y de recaudación de recursos propios para el gobierno del Estado, lo que, todo indica, en la práctica ya sucede.

Esta evaluadora, a contrapelo de la anterior, sugiere que es mejor el replanteamiento del Programa en su conjunto para apegarlo más al Plan Estatal de Desarrollo, al Plan Estratégico Sectorial respectivo y al diagnóstico concreto, pues en la cuenta larga de la historia, será esto lo que se valore al paso de la presente administración que, iniciando el quinto año de su gestión, todavía tiene la gran oportunidad de sentar las bases de un proceso que más pronto que tarde será indispensable llevar a cabo y, de no hacerlo, pasado el periodo de esta administración, sería gravemente señalado.

Los resultados de esta evaluación muestran que, en lugar de concentrarse en una vocación recaudatoria y de eficiencia administrativa, el Programa tiene importantes áreas de mejora para definir una vocación que contribuya a procurar los bienes públicos que los oaxaqueños esperan de su gobernador en lo tocante a la movilidad: sustentabilidad, acceso económico y bienestar para la población.

ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN.....	6
II.	OBJETIVOS.....	7
III.	CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA.....	8
IV.	ANÁLISIS DE LA JUSTIFICACIÓN DE CREACIÓN Y DISEÑO DEL PROGRAMA	12
V.	ANÁLISIS DE LA CONTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA A LAS METAS Y OBJETIVOS ESTATALES Y SECTORIALES.....	17
VI.	ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN POTENCIAL, OBJETIVO Y MECANISMOS DE ELEGIBILIDAD	21
VII.	PADRÓN DE BENEFICIARIOS Y MECANISMOS DE ATENCIÓN.....	30
VIII.	EVALUACIÓN Y ANÁLISIS DE LA MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS (MIR)	35
IX.	PRESUPUESTO Y RENDICIÓN DE CUENTAS.....	57
X.	ANÁLISIS DE POSIBLES COMPLEMENTARIEDADES Y COINCIDENCIAS CON OTROS PROGRAMAS ESTATALES Y FEDERALES.....	64
XI.	ANÁLISIS DE FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES, AMENAZAS Y RECOMENDACIONES.....	66
XII.	CONCLUSIONES.....	91
XIII.	FICHA TÉCNICA CON LOS DATOS GENERALES DE LA INSTANCIA EVALUADORA Y EL COSTO DE LA EVALUACIÓN.....	97
XIV.	FUENTES DE INFORMACIÓN.....	98
XV.	ANEXOS.....	100
	Anexo 1. Ficha características del programa.....	101
	Anexo 2. Metodología para la cuantificación de las poblaciones potencial y objetivo.....	104
	Anexo 3. Procedimiento para la actualización de las bases de datos de beneficiarios.....	105
	Anexo 4. Matriz de Indicadores para Resultados del programa y Propuesta de mejora de la MIR	106
	Anexo 5. Indicadores.....	114
	Anexo 6. Metas del Programa.....	119
	Anexo 7. Gastos desglosados del programa y criterios de clasificación.....	123
	Anexo 8. Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y federales.....	129
	Anexo 9. Recomendaciones.....	132
	Anexo 10. Contraste de resultados.....	137

I. INTRODUCCIÓN

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como la del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, establecen que los recursos económicos de que dispongan los órdenes de gobierno se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados, asimismo, que los resultados del ejercicio de dichos recursos serán evaluados por las instancias técnicas que se establezcan. Conforme a lo anterior, el artículo 50, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca, establece que corresponde a la Jefatura de la Gubernatura, fungir como Instancia Técnica de Evaluación (ITE); así como normar y establecer el Sistema de Evaluación del Desempeño del Plan Estatal de Desarrollo, los planes y programas que de él se deriven.

Este es el informe final de la Evaluación Específica de Diseño, elaborada conforme a los Términos de Referencia 2020: Evaluación Específica de Diseño, emitidos por la Instancia Técnica de Evaluación.

Esta evaluación, perteneciente al Programa Anual de Evaluación 2020, se realiza al Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado de Oaxaca, a través de la verificación del grado de cumplimiento de objetivos y metas estatales con base en indicadores de desempeño. Se desarrolla mediante un trabajo de gabinete, donde el principal insumo es la información proporcionada por los responsables del programa, la exploración del Sistema de Aspectos Susceptibles de Mejora administrado por la ITE, la información provista y analizada por la Unidad Responsable en las reuniones de coordinación propiciada por la evaluadora.

La evaluación consta de 31 preguntas divididas en 7 apartados; justificación de la creación y del diseño del programa; contribución del programa a las metas y objetivos estatales y sectoriales; población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad; evaluación y análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR); presupuesto y rendición de cuentas; y análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y federales.

En cuanto al diseño del programa, llama la atención que, habiendo sido sometido a una Evaluación de Diseño reciente, la presente Evaluación Específica de Diseño, conforme a la Metodología del Marco Lógico, se centra en analizar el cumplimiento de cada una de las recomendaciones de mejora emitidas en la primera evaluación mencionada.

Cabe destacar que la mayoría de las deficiencias detectadas en 2018 prevalece, a pesar de que no pocas de ellas fueron sujetas de análisis y de reformas a los documentos que integran el Programa. Lo anterior obedece, central, aunque no únicamente, a un problema de diseño original: el desapego de entre los árboles de Problemas y el de Soluciones; de modo que el problema registrado y los medios y soluciones no guardan relación lógica con los fines que se persiguen. No obstante, la solución está a la vista; además de corregir lo anterior, parece indispensable vincular lógicamente este Programa con el Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes 2016-2022.

II. OBJETIVOS

Objetivo general:

Evaluar el avance en la atención a las recomendaciones de la Evaluación de Diseño efectuadas en 2018 al programa 126 Fortalecimiento y modernización del Transporte Público y Privado del Estado, que permita potenciar aciertos o en su caso reorientar el programa hacia el logro de resultados.

Objetivos específicos de la evaluación:

- Analizar el diseño de los programas.
- Analizar los cambios en la consistencia en el diseño del programa.
- Identificar avances o mejoras respecto a las recomendaciones emitidas en la evaluación efectuada en 2018.
- Detectar áreas de mejora en el diseño del programa, que han sido relegadas o no atendidas.
- Emitir recomendaciones acordes al contexto actual del programa.
Contribuir a mejorar el diseño de los programas a evaluar.

III. CARACTERÍSTICAS DEL PROGRAMA

Descripción General del Programa:

No.	Aspecto	Descripción
1	Identificación del Pp:	126 Fortalecimiento y modernización del transporte público y privado del Estado
	Dependencia coordinadora, Unidad responsable:	Secretaría de Movilidad
	Año de inicio de operación	2017
	Unidades Responsables Participantes:	Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano CITYBUS (Secretaria de Movilidad) Oaxaca.
	Sector:	Comunicaciones y transportes
	Subsector:	Movilidad
2	Problema o necesidad que el Pp pretende atender, atenuar o resolver:	La población del Estado de Oaxaca no cuenta con un sistema de transporte regulado.
3	La contribución del Pp a los Ejes Generales, a las Metas Nacionales u otro equivalente, a través de los objetivos sectoriales.	El programa está vinculado con el Eje IV del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022, específicamente con el Objetivo 4: "Ordenar de modo integral el transporte del estado de Oaxaca", a través de la Estrategia 4.1 "Crear la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca y reformar el marco legal y normativo que contemple esquemas y organismos de gestión metropolitana de la movilidad", la estrategia 4.2 "Actualizar y complementar la información, análisis técnico, económico y financiero y anteproyecto del Sistema Integral del Área Metropolitana de Oaxaca" y la estrategia 4.3 "Concretar el Programa Sectorial de Movilidad del Estado de Oaxaca" y la estrategia 4.8: "Mejorar el Programa de Regularización y Reemplacamiento". Programa y el Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes.
	Descripción de los Objetivos del Pp,	Ordenar de modo integral el transporte del Estado de Oaxaca.

4	Bienes o servicios que ofrece (componentes):	Porcentaje de acciones de gestión realizadas. Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados. Concesiones otorgadas Servicios de control vehicular prestados.		
5	Áreas de enfoque potencial, objetivo y atendida	Sistema de transporte público y privado en el Estado de Oaxaca		
		Área de enfoque potencial: 665,668	Área de enfoque Objetivo: 665,668	Población atendida: Proporcionar datos

No.	Aspecto	Descripción	
6	Cobertura y mecanismos de focalización:	Estatal, que implica las 8 Regiones del Estado de Oaxaca	
7	Presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal en curso	\$244,799.824.43 Ejercicio fiscal 2019	
8	Metas de los indicadores de fin, propósito y componentes y nivel de actividades relevantes	Fin	Propósito
		Contribuir a ordenar de manera integral la movilidad del Estado de Oaxaca. Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo. Meta: 2.20 Vehículos de transporte público masivo.	El sistema de transporte público y privado del Estado de Oaxaca se encuentra regulado. Tasa de variación de los vehículos públicos y privados registrados en el Estado. 34.7884 Vehículos de transporte público y privado registrados
COMPONENTES			
		1. Acciones de gestión para el fortalecimiento y modernización del transporte público y privado del Estado. Porcentaje de acciones de gestión realizadas. Meta Anual: Acciones de gestión realizadas: UR109----100.0000 TOTAL----100.0000	
		Gestiones administrativas y financieras 72	
		2. Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados. Porcentaje de procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados. Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados. UR109----100.0000 TOTAL----100.0000	
		Normas aprobadas 4 Personal capacitado 200 Nuevas tecnologías 8	
		3. Concesiones otorgadas. Porcentaje de concesiones otorgadas. Concesiones otorgadas. UR109----100.0000	

		TOTAL----100.0000
		Estudios técnicos de factibilidad 52 Vehículos de transporte público renovados 1,000 Conductores capacitados 5,897 Vehículos registrados en el sistema del registro estatal de transporte 20,000
		4. Servicios de control vehicular otorgados. Porcentaje de Servicios de Control vehicular prestados. Servicios de Control vehicular prestados. UR109----100.0000 TOTAL----100.0000
		Licencias de conductor 205,403 Tarjetas de circulación 275,408 Placas de circulación 113,973 Supervisiones al servicio de transporte público 9,800 Infraestructura vial rehabilitada 0
		5. Transporte público masivo otorgados
		Dispositivos tecnológicos para la supervisión y control de transporte público 0 Autobuses que operan el sistema de transporte integrado de la zona metropolitana de la Ciudad de Oaxaca 911 Valoraciones positivas 4 Usuarios transportados en vehículos no motorizados 2800 Usuarios del transporte gratuito trasladados 8500
9	Valoración de pertinencia del diseño del Pp respecto a la atención del problema o necesidad	Habiendo sido sometido a una Evaluación de Diseño en 2018, la presente Evaluación Específica de Diseño, conforme a la Metodología del Marco Lógico, se centra en analizar el cumplimiento de cada una de las recomendaciones de mejora emitidas en la primera evaluación mencionada. Cabe destacar que la mayoría de las deficiencias detectadas en 2018 prevalece, a pesar de que no pocas de ellas fueron sujetas de análisis y de reformas a los documentos de integran el Programa. Lo anterior obedece, central, aunque no únicamente, a un problema de diseño original: el desapego de entre los árboles de Problemas y el de Soluciones; de modo que el problema registrado y los medios y soluciones no guardan relación lógica con los fines que se persiguen. No obstante la solución está a la vista; además de corregir lo anterior, parece indispensable vincular lógicamente este Programa con el Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes 2016-2022.

IV. ANÁLISIS DE LA JUSTIFICACIÓN DE CREACIÓN Y DISEÑO DEL PROGRAMA

1. ¿El problema o necesidad prioritaria que busca resolver el programa está identificado en un documento que cuenta con la siguiente información?

Respuesta: Sí.

Nivel: 2

Respuesta y justificación
<p>El programa tiene identificado el problema o necesidad que busca resolver, y El problema cumple al menos con una de las características establecidas en la pregunta.</p> <p>a) El problema o necesidad se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida, de acuerdo con la MML. Si. El Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público Privado conforme al Árbol de Problemas precisa que “la población del Estado de Oaxaca no cuenta con un sistema de transporte regulado”. Puede admitirse que el problema central sí se formula como un hecho negativo que puede ser revertido.</p> <p>b) Se define la población o área de enfoque que tiene el problema o necesidad. No. El problema que busca resolver el programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado, de acuerdo con el Árbol de Problemas, refiere a la población total del Estado como población objetivo, pero la MIR a 665,668 beneficiarios que, al parecer, son la suma de los concesionarios del transporte público, los datos del registro vehicular y el padrón de licencias de conducir, que es la población a la que se le prestan los servicios. En tal sentido se debe de tomar como población o área de enfoque la que determine el árbol de problemas</p> <p>c) Se define el plazo para su revisión y su actualización. No. El Árbol de Problemas, la MIR y ningún otro documento de planeación precisa que el Programa se revise y actualice periódicamente.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambios presentados
<p>El árbol de problemas define como problema central que “la población del Estado de Oaxaca no cuenta con un sistema de transporte regulado”. En atención a los términos de referencia, y de acuerdo con el “árbol de problemas” puede admitirse que el problema central sí se formula como un hecho negativo que puede ser revertido. El diagnóstico refiere, aunque no describe ni explica con detalle, los problemas de fondo que aquejan al sector transporte a partir del concepto de movilidad y el imperativo de que el ser humano esté en el centro de las diferentes dimensiones que integran la movilidad. El diagnóstico también refiere problemas institucionales y de planeación que impiden el desarrollo e implementación de una visión integral de movilidad. Un documento adicional, llamado Documento de Opinión, que tiene el membrete de la unidad responsable, especifica que dicha unidad definirá como población potencial y objetivo “a los concesionarios del</p>

transporte público, al registro vehicular y al padrón de licencias de conducir que es la población a la que se le prestan los servicios” de la Secretaría de Vialidad y Transporte.

Esta aclaración sobre definición de la población potencial y de la población objetivo revela la naturaleza regulatoria del programa, que procura bienes comunes (movilidad, sustentabilidad, seguridad humana), pero que no se vincula directamente con la población entregando bienes y servicios. La deficiencia de planeación más importante es que la naturaleza regulatoria del programa no queda elaborada con precisión suficiente en el diagnóstico. Adicionalmente, no hay evidencia de que la definición del problema público se actualice periódicamente.

De acuerdo a la información en el SESAM el Documento de Opinión, establece que el problema que busca resolver, básicamente lo centra en la expedición de concesiones y no se encontró evidencia documental de que el sujeto evaluado atendiera las Acciones Susceptibles de Mejora de la evaluación anterior.

Recomendaciones

1. Es importante que la UR revise el planteamiento del Árbol de Problemas y, a partir de éste, pueda lograrse mayor coherencia lógica con la MIR y otros documentos del Programa respetando la MML.
2. Debe ser más clara y racional la relación causal entre actividades, componentes, propósito, fin y objetivo del Programa con el problema central. Eso también resolverá la inconsistencia referente a la población objetivo del mismo.

2. El diagnóstico del problema que atiende el programa describe de manera específica:

Respuesta: Sí.

Nivel: 3

Respuesta y justificación
<p>El programa cuenta con un diagnóstico del problema que atiende el programa.</p> <p>a. Causas, efectos y características del problema, estructuradas adecuadamente bajo la MML. Sí. Abundante en datos, el diagnóstico 2019 del Programa 126 Modernización del Transporte Público y Privado retrata bien el fenómeno, los retos y desafíos de la movilidad, y resalta la centralidad que tiene en la vida de las personas y sus necesidades de acceso, eficiencia económica y seguridad, en tanto cualidades de un bien público altamente demandado.</p> <p>b. Cuantificación y características de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad. Si. El Programa 126 Modernización del Transporte Público y Privado si presenta cuantificación y ciertas características de la población y área de enfoque, de acuerdo al árbol de problemas establece a toda la población del Estado de Oaxaca que no cuenta con un sistema de transporte regulado y por otro lado la MIR determina una cantidad de hombres, mujeres y un total, que presenta la necesidad en sus páginas 7 a la 9.</p> <p>c. Ubicación territorial de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad Si. El Diagnóstico de Movilidad si presenta una ubicación territorial por región de la población objetivo del Programa 126 Modernización del Transporte Público y Privado en las páginas 9 a 11.</p> <p>d. El plazo para su revisión y su actualización. No. El Diagnóstico Movilidad no establece plazos para revisión y actualización del Programa 126 Modernización del Transporte Público y Privado. Tampoco en el Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes 2016 – 2022, aunque nada más para tres actividades que se detallan más adelante en esta evaluación.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>Sí. Como se mencionó en la pregunta 1, el programa cuenta con un árbol de problemas y de un árbol de objetivos que refieren las causas y consecuencias del problema. A pesar de ello, se subraya que no hay información que muestre un ejercicio de discusión alrededor de la situación problemática. El diagnóstico adecuadamente refiere que la movilidad, centrada en la persona y sus necesidades de acceso, eficiencia económica y seguridad, son los valores fundamentales que debe perseguir la regulación del transporte. Sin embargo, más allá de esta referencia, el diagnóstico no elabora una explicación sobre cómo la regulación puede procurar</p>

esos valores. Aunque existe un desglose territorial para caracterizar los tipos de concesiones existentes, no existe una justificación sobre por qué el objetivo central (la población de Oaxaca cuenta con un sistema de transporte regulado) puede procurar, en sí mismo, los fines o valores referidos en el diagnóstico. De hecho, la ficha del programa establece como objetivo del programa ordenar de modo integral la movilidad de la población del Estado de Oaxaca. Este problema, de congruencia y de fondo, puede suavizarse porque existe concordancia con las estrategias del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022 (p. 141 y 142) y, por tanto, el propósito y el fin del programa quedan validados como contribuciones al PED. Se recomienda, de todas formas, dar consistencia a los objetivos, tal como quedan definidos en el árbol de problemas y en la ficha del programa.

Es necesario que el programa desarrolle un documento en el que se muestre una argumentación sólida sobre las causas y consecuencias del problema, que tome como referencia cifras que respalden el diagnóstico y permitan identificar las causas relevantes y factibles para proponer una intervención coherente que contribuya a solucionar el problema público. Dicho sea de otro modo, los problemas de sistematización inherentes a la regulación (establecer normas, otorgar permisos y recolectar información) deben procurar fines más allá del orden administrativo.

Por esta razón, es difícil decir que en los documentos presentados está cuantificada o caracterizada con claridad la población o área de enfoque potencial ni objetivo que presenta el problema o necesidad que el programa pretende atender y el plazo para su actualización. Al no estar claramente establecida la teoría de cambio del programa, la identificación de áreas o poblaciones prioritarias resulta también imposible. En la pregunta anterior se ha dado por válida la aclaración, hecha en un documento separado, de que la población objetivo del programa es la formada por los concesionarios del transporte público, así como los usuarios del registro vehicular y de los servicios de licencias de conducir. Sin embargo, cabe aclarar que estas definiciones generales no han sido incluidas en un documento integrado al diagnóstico. La deficiencia más importante, se reitera, es que el árbol de problemas y de objetivos, además de la MIR, consideran la regulación como un fin en sí mismo y por ello no plantean alternativas para producir los valores de movilidad centrada en la persona que han sido señalados en el diagnóstico.

De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no se detecta que el diagnóstico sea revisado corregido o enriquecido y no se encontró evidencia documental de que el sujeto evaluado atendiera las Acciones Susceptibles de Mejora de la evaluación anterior.

Recomendaciones

El diagnóstico, formulado entorno a un nuevo problema, que se ajuste a las actividades centrales del programa que es el otorgamiento de concesiones puede derivar en una teoría del cambio concreta, en la que el programa pueda redefinirse alrededor de la eficiencia, como lo sugiere la documentación actual o de la vialidad integral, como también puede desprenderse del diagnóstico. Ante todo, se debe explicar de manera más articulada la teoría de cambio para producir el propósito y fin que persigue el programa, a que prevalece la necesidad de revisar y actualizar el árbol de problemas, esto es, tanto el problema como las causas y consecuencias relacionadas.

¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención y el mecanismo causal que el programa lleva a cabo?

Respuesta: No.

Respuesta y justificación
<p>No. El programa no cuenta con evidencia teórica o empírica que respalde el tipo de intervención que sigue la MIR, o que detalle, si fuera el caso, por qué en el contexto oaxaqueño es posible que la pura regulación traerá como consecuencia la sustentabilidad, acceso económico y eficiente, y seguridad de toda la población oaxaqueña. La realización de estudios en materia de transporte público en coordinación y apoyo en el programa federal de transporte público que lleva a cabo el FONADIN, así como documentar las políticas públicas y exitosas y tomar de ellas lo que se adapte al programa.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>No. Como se ha señalado arriba, la deficiencia central del programa reside en que considera la regulación del transporte como un fin en sí mismo. A pesar de esto, el documento llamado Diagnóstico sí señala el interés por utilizar la regulación para lograr fines que esta evaluación considera como protección de bienes públicos (sustentabilidad, acceso económico y eficiente, seguridad y salud). El problema es que el diagnóstico solamente señala esta problemática, pero no sugiere o elabora cómo la regulación, en tanto que conjunto de restricciones, permisos, sanciones e incentivos, puede contribuir a lograr el fomento de los bienes públicos referidos. Este problema se transmite hacia toda la estructura de planeación reflejada en la MIR. Alternativamente, el programa puede fortalecer su vocación recaudatoria por medio de metas ligadas a la eficiencia administrativa. En síntesis, el programa no cuenta con evidencia teórica o empírica que respalde el tipo de intervención que sigue la MIR. La ausencia de una justificación teórica o empírica representa un área de mejora indiscutible para el programa. Es necesario que el programa se dé a la tarea de documentar experiencias nacionales o internacionales que hayan tratado de atender el mismo problema público. De ahí pueden surgir alternativas que deben analizarse a la luz del contexto específico de la entidad para ver la posibilidad de replicarlas e incluirlas como parte de los componentes del programa. De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no señala ninguna justificación teórica o empírica que sustenten el tiempo de intervención y mecanismos causal que el programa lleve a cabo y no se encontró evidencia documental de que el sujeto evaluado atendiera las Acciones Susceptibles de Mejora de la evaluación anterior.</p>
Recomendaciones
<p>Elaborar una propuesta teórica que brinde sustento al programa. Dicho documento podría recuperar la experiencia internacional ha documentado diversas teorías que explican los procesos de mejoramiento del transporte público como un elemento más del desarrollo en un contexto más amplio; otros a partir de los factores que determinan la calidad del servicio; unos más en la experiencia de cambiar la vocación económica de una población. En cualquier caso, la propuesta de cambio debe resultar de un ejercicio de reflexión y explicación causal de las actividades y una concatenación lógica, hasta la solución del problema, conforme a la MML.</p>

V. ANÁLISIS DE LA CONTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA A LAS METAS Y OBJETIVOS ESTATALES Y SECTORIALES

3. El Propósito del programa está vinculado con los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o estatal considerando que:

Respuesta: Sí.

Nivel: 4

Respuesta y justificación																																								
<p>El programa cuenta con un documento en el que se establece la relación del Propósito con los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o estatal, Es posible determinar vinculación con todos los aspectos establecidos en la pregunta, y El logro del Propósito es suficiente para el cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial,</p>																																								
<p>a. Existen conceptos comunes entre el Propósito y los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o estatal, por ejemplo, población o área de enfoque objetivo. Si. En la MIR 2019 del Programa 126 Fortalecimiento del Transporte Público y Privado, se presenta como resumen narrativo del propósito “El transporte público y privado de Oaxaca se encuentra regulado”. A partir de lo anterior, podemos afirmar que sí existen conceptos comunes entre el Programa evaluado y el Plan Estatal de Desarrollo 2016 – 2022. El objetivo del programa sí coincide con el objetivo 4 del apartado Movilidad y Transportes, del apartado 4.4, del Eje IV Oaxaca productivo e innovador.</p>																																								
<p>b. El logro del Propósito aporta al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o estatal. Si. El Propósito del programa también es consistente con el plan estratégico sectorial Comunicaciones y Transportes, con el que contribuye a tres estrategias dentro del plan estratégico sectorial (simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte, regulación del transporte público y prestación de servicios de control vehicular).</p>																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">INDICADOR</th> <th colspan="6">METAS ANUALES</th> </tr> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Regulación del transporte público.</td> <td>45,180</td> <td>48,180</td> <td>50,680</td> <td>53,680</td> <td>57,180</td> <td>61,180</td> </tr> <tr> <td>Servicios de control vehicular prestados.</td> <td>408,047</td> <td>469,254</td> <td>500,000</td> <td>575,000</td> <td>71,875</td> <td>862,500</td> </tr> </tbody> </table>							INDICADOR	METAS ANUALES						2017	2018	2019	2020	2021	2022	Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados	2	2	2	2	2	2	Regulación del transporte público.	45,180	48,180	50,680	53,680	57,180	61,180	Servicios de control vehicular prestados.	408,047	469,254	500,000	575,000	71,875	862,500
INDICADOR	METAS ANUALES																																							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022																																		
Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados	2	2	2	2	2	2																																		
Regulación del transporte público.	45,180	48,180	50,680	53,680	57,180	61,180																																		
Servicios de control vehicular prestados.	408,047	469,254	500,000	575,000	71,875	862,500																																		
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado																																								
<p>Con base en la información presentada en la Ficha del Programa 2019 es posible señalar que la modalidad presupuestaria del programa es consistente con el PED 2016-2022 y con objetivos del programa estratégico sectorial. De acuerdo con la Ficha del Programa, el programa está clasificado para “regulación y supervisión” lo cual es consistente con los Componentes incluidos en la MIR. Esta característica permite que el programa administre permisos y restricciones (regulación). Adicionalmente, el programa contribuye a tres</p>																																								

estrategias dentro del plan estratégico sectorial (simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte, regulación del transporte público y prestación de servicios de control vehicular). El programa sectorial aún no ha sido aprobado, según consta en el portal de la Secretaría de Finanzas de Oaxaca ([hipervínculo referido abajo](#)).

No obstante, existen inconsistencias entre diferentes documentos. El objetivo definido en la Ficha es ordenar de modo integral la movilidad del Estado de Oaxaca (Ficha técnica). La ficha técnica subraya el concepto de movilidad integral, al que también aluden el diagnóstico y el Plan Estratégico Sectorial. Pero la MIR, el Plan Estatal de Desarrollo y el Plan Estratégico Sectorial (en otro lugar), se constriñen a tres estrategias mencionadas arriba.

Basados en la MIR se observa que el propósito se alinee.

Recomendaciones

Se considera necesario replantear objetivo del Propósito ya que aún prevalecen algunas inconsistencias con el objetivo del Programa. Establecer vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre el Propósito y los documentos del Programa y el Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes.

4. El programa se encuentra vinculado con metas, objetivos o estrategias de los siguientes instrumentos de planeación:

Respuesta: Sí.

Nivel: 2

Respuesta y justificación
<p>El programa se encuentra vinculado con metas, objetivos o estrategias de dos de los elementos señalados en la pregunta.</p> <p>a. Con metas, objetivos o estrategias de alguno de los ejes temáticos del Plan Estatal de Desarrollo vigente. Sí. El programa coincide con el Eje IV del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022, específicamente con el Objetivo 4: “Ordenar de modo integral el transporte del estado de Oaxaca”, a través de la Estrategia 4.1 “Crear la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca y reformar el marco legal y normativo que contemple esquemas y organismos de gestión metropolitana de la movilidad”, la estrategia 4.2 “Actualizar y complementar la información, análisis técnico, económico y financiero y anteproyecto del Sistema Integral del Área Metropolitana de Oaxaca” y la estrategia 4.3 “Concretar el Programa Sectorial de Movilidad del Estado de Oaxaca” y la estrategia 4.8: “Mejorar el Programa de Regularización y Reemplacamiento”.</p> <p>b. Con metas, objetivos o estrategias transversales del Plan Estatal de Desarrollo vigente. No. No está vinculado a las estrategias transversales del PED 2016 – 2022 ya que éstas se refieren a acciones de atención a los pueblos indígenas, protección de los derechos de niñas, niños y adolescentes e igualdad de género.</p> <p>c. Con metas, objetivos o estrategias del Plan Estratégico Sectorial (PES) o Plan Especial vigente que competa al programa. Sí. El Programa se vincula con las metas del Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes, con el que contribuye a tres estrategias dentro del plan estratégico sectorial (simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte, regulación del transporte público y prestación de servicios de control vehicular).</p> <p>d. Con metas, objetivos o estrategias del Plan Institucional. No. No existe evidencia de plan institucional.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
No tiene antecedentes de respuesta.
Recomendaciones
Es recomendable elaborar el Plan Institucional de Movilidad y establecer el vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre los documentos del Programa o vincularlo clara y lógicamente con el PES 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes, pero en este caso incluir todas las actividades y componentes y fundamentalmente con los objetivos del PED.

5. ¿Cómo está vinculado el Propósito del programa con los Objetivos de Desarrollo Sostenible o la Agenda de Desarrollo Post 2015 y/o Agenda 2030?

Respuesta y justificación		
El propósito del programa esta vinculado con los objetivos del desarrollo sostenible o agenda de Desarrollo Post 2015 y/o Agenda 2030.		
ODS	META DEL ODS	VINCULACIÓN DEL PROPÓSITO DEL PROGRAMA CON LOS ODS O LA AGENDA DE DESARROLLO POST 2015
Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos".	7.3 De aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética.	El diagnóstico subraya la necesidad de considerar integralmente la movilidad, priorizando el transporte público sobre el privado.
Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	El diagnóstico subraya la necesidad de racionalizar la circulación urbana, dotando de eficiencia al sistema de distribución y puntos de intercambio.
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado		
Analizando las diferentes Metas que tiene definidas la ONU, y considerando al diagnóstico del programa, es posible prever que por el propósito del programa podría existir relación con las metas indicadas en el recuadro. Sin embargo, dada la construcción actual del programa, no puede darse como cumplido el requisito incluido en esta pregunta.		
Recomendaciones		
No aplica.		

VI. ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN POTENCIAL, OBJETIVO Y MECANISMOS DE ELEGIBILIDAD

6. Las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo están definidas en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema o necesidad y cuentan con la siguiente información y características:

Respuesta: No

Información inexistente

Respuesta y justificación
<p>El programa no tiene definidas las poblaciones o áreas de enfoque (potencial y objetivo), y Las definiciones cumplen con una de las características establecidas.</p> <p>a. Tiene una misma unidad de medida. No. El programa no tiene unidades de medida. El diagnóstico considera como población o área de enfoque objetivo las 8 regiones del Estado de Oaxaca y el sujeto evaluado proporcionó la cifra de 665,668 sin especifica si son concesiones o personas.</p> <p>b. Están cuantificadas. No No existe un documento que cuantifique el área de enfoque objetivo del programa. Aunque el sujeto evaluado proporcionó la cifra de 665,668 no especifica si son concesiones o personas. Por otra parte, en el diagnóstico el análisis del servicio que se realiza se centra en el número de concesiones entregadas por la UR en las 8 regiones del Estado de Oaxaca, pero nunca especifica que es su área de enfoque objetivo.</p> <p>c. Metodología para su cuantificación y fuentes de información. No. No se han presentado metodologías ni plazos para la cuantificación de las poblaciones objetivo, ni fuentes de información.</p> <p>d. Se define un plazo para su revisión y actualización. No. El Programa no presenta plazos para su revisión y actualización.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>Sí. Aunque existe un Diagnóstico y un documento llamado Documento de opinión donde se hacen algunas cuantificaciones sobre la situación del sector, no pueden considerarse como documentos que cumplen con los criterios de la pregunta. La razón principal para justificar esta respuesta es que la información del diagnóstico versa sobre concentración de concesiones, pero (se ha anotado arriba) no existe una explicación que vincule esta información con los problemas referidos en el mismo diagnóstico (y en la ficha de indicadores). La información provista, aunque existe, no está sistematizada y no parece relevante para los efectos de identificar y justificar quiénes deben recibir los servicios del programa. Por otra parte, no se han presentado metodologías ni plazos para la cuantificación de las poblaciones objetivo. De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, en relación a los mecanismos de elegibilidad y análisis de la población potencial y objetivo no hacen ningún señalamiento al respecto, así como tampoco, se encontró evidencia documental.</p>

Recomendaciones

Definir claramente el problema, y a partir de él, precisar poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo, de modo que quede claro el vínculo lógico entre beneficio o servicio y su contribución al propósito del Programa.

7. ¿El programa cuenta con información sistematizada que permite conocer la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes? (socioeconómicas en el caso de personas físicas y específicas en el caso de personas morales u otras)

Respuesta: Si

Nivel: 1

Respuesta y justificación
<p>Si</p> <p>El programa cuenta con información sistematizada, pero ésta no permite conocer la demanda total de apoyos ni las características de los solicitantes.</p> <p>Se cuenta con trece sistemas, para trámites o servicios que presta el sujeto evaluado y que son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistema y control de concesiones. 2. Sistema de citas. 3. Sistema de consulta de concesionarios y trámites. 4. Sistema de permisos provisionales. Servicio particular. 5. Sistema de rutas de Transporte Público. 6. Sistema de consulta de programa RETO. 7. Sistema de permisos provisionales. Servicio Público Concesionado 8. Sistema de generación e impresión NIM. 9. Sistema de capturas de tarjetón de tarifas. 10. Sistema de dictámenes de expedientes para renovación de concesión. 11. Sistema para revisión de revista y cromática. 12. Sistema de exámenes para licencias de manejo. 13. Sistema de comprobación de pagos.
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>No. El conocimiento sobre la demanda de los servicios que ofrece el programa es poco claro a pesar de que la Ley de Transporte y el Reglamento habilitan la integración de información (artículo 81 y 110 de la Ley). Sin embargo, el programa mismo no demuestra con claridad que existe dicha sistematización. De hecho, los documentos del programa sugieren que la información sobre concesionarios y otros usuarios es uno de los productos esperados del programa. El Diagnóstico explica que los instrumentos de regulación a cargo de la unidad responsable (Secretaría de Vialidad y Transporte) son también fuentes de recaudación para el estado de Oaxaca.</p> <p>Se identifica trece sistemas, para trámites o servicios que presta el sujeto evaluado.</p>
Recomendaciones
<p>A pesar de que la Ley de Transporte y el Reglamento obligan a la integración de información (artículo 81 y 110 de la Ley), se recomienda incorporar como actividad sustantiva del programa esta función, y precisar el carácter estratégico de la información para la revisión y actualización del programa, pero sobre todo para proyección de nuevos ejercicios y para la toma de decisiones estratégicas, para lo cual se cuenta ahora con la ventaja de desarrollos tecnológicos que pueden facilitar esta tarea, de carácter incluyente y participativos, de modo que la demanda de atención sea registrada por los propios solicitantes</p>

8. ¿El programa cuenta con mecanismos para identificar su población o área de enfoque objetivo? En caso de contar con estos, especifique cuáles y qué información utiliza para hacerlo

Respuesta: No.
Información inexistente

Respuesta y justificación
<p>No El programa no presenta o define un mecanismo que le permita identificar a la población o área de objetivo, solo cuenta con registros de recaudación y reportes de los mismos.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>Solamente se ha presentado un documento con membrete de la unidad responsable (SEVITRA). El documento clarifica que la población potencial y la población objetivo son los concesionarios del transporte público, el registro vehicular y al padrón de licencias de conducir. Esta población objetivo solamente se ha definido de manera genérica y no existe una estrategia definida para lograr su cobertura. En consecuencia, no puede afirmarse que el programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para cubrir a la población objetivo.</p> <p>De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no tiene definido un mecanismo para identificar su área de enfoque y objetivo y no se tiene evidencia documental que lo establezca.</p>
Recomendaciones
<p>Unidad Responsable debe construir un mecanismo para para identificar su población o área de enfoque objetivo, es decir hacia donde se orientarán los esfuerzos operativos del programa.</p>

9. ¿El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población o áreas de enfoque potencial y objetivo con las siguientes características?

Respuesta: No.

Información inexistente.

Respuesta y justificación																																								
<p>a. Incluye la definición de la población o área de enfoque potencial y objetivo. No. La documentación recibida permite afirmar que el programa no cuenta con poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo definidas.</p>																																								
<p>b. Especifica metas de cobertura anual. No. Otro documento, el Plan Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes, que no fue presentado en la Bitácora para esta evaluación, sí especifica metas del año 2017 al 2022, pero nada más de tres actividades, de uno de los componentes del Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado.</p>																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">INDICADOR</th> <th colspan="6">METAS ANUALES</th> </tr> <tr> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Regulación del transporte público.</td> <td>45,180</td> <td>48,180</td> <td>50,680</td> <td>53,680</td> <td>57,180</td> <td>61,180</td> </tr> <tr> <td>Servicios de control vehicular prestados.</td> <td>408,047</td> <td>469,254</td> <td>500,000</td> <td>575,000</td> <td>71,875</td> <td>862,500</td> </tr> </tbody> </table>							INDICADOR	METAS ANUALES						2017	2018	2019	2020	2021	2022	Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados	2	2	2	2	2	2	Regulación del transporte público.	45,180	48,180	50,680	53,680	57,180	61,180	Servicios de control vehicular prestados.	408,047	469,254	500,000	575,000	71,875	862,500
INDICADOR	METAS ANUALES																																							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022																																		
Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados	2	2	2	2	2	2																																		
Regulación del transporte público.	45,180	48,180	50,680	53,680	57,180	61,180																																		
Servicios de control vehicular prestados.	408,047	469,254	500,000	575,000	71,875	862,500																																		
<p>c. Abarca un horizonte de mediano y largo plazo. No. El Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado no incluye un horizonte de mediano y largo plazo para todos sus componentes y respectivas actividades, salvo las tres mencionadas en el Plan Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes.</p>																																								
<p>d. Es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa No. El Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado no es cuenta con una estrategia de cobertura documentada y por lo tanto no puede considerarse congruente con el diseño y diagnóstico del programa.</p>																																								
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado																																								
<p>No. La documentación recibida no permite afirmar que el programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para cubrir a sus poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo. Dicha estrategia es importante, dada la importancia fiscal y regulatoria de cubrir a toda la población potencial. Sin embargo, conviene subrayar que el programa no ofrece bienes o servicios sociales, sino que tiene una naturaleza administrativa y regulatoria (normativa). Este hecho debe servir para matizar la carencia de una estrategia de cobertura.</p>																																								

De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no señala si existe una estrategia de cobertura documentada para atender a la población o área de enfoque potencial y objetivo, no se tiene evidencia documental que lo establezca.

Recomendaciones

- 1 Replantear el problema del Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado, siguiendo la lógica del Diagnóstico y vincularlo con el Programa Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes.
- 2 Incorporar todas las actividades y sus metas, de todos los componentes de la MIR del Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado, al Programa Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes.
- 3 Valorar la sustitución de la regulación del transporte como propósito de la MIR, por un sistema de transporte sostenible, seguro, económicamente accesible, entre otros valores que se decidan aportar al Programa.

10. Los procedimientos del programa para la selección de beneficiarios y/o proyectos tienen las siguientes características:

Respuesta: No.

Información inexistente.

Respuesta y justificación
<p>No. El programa carece de procedimientos para la selección de beneficiarios y/o proyectos, no se pueden considerar beneficiarios aquellas personas que solicitan un servicio.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>De acuerdo con la información entregada por el programa no fue identificado que existan procedimientos para la selección de beneficiarios y/o proyectos. Sin embargo, esta aparente deficiencia no debe considerarse problemática, dado que el programa tiene una orientación regulatoria y de recaudación fiscal. La información presentada por la unidad responsable clara y expresamente indica que el programa tiene una naturaleza administrativa normativa y no integra un padrón de beneficiarios (Documento de opinión). En este sentido, el servicio que ofrece no produce un beneficio directo para la población potencial y la población objetivo del programa. Por el contrario, los bienes realmente producidos son indirectos y se refieren a los ingresos recaudados y los beneficios públicos derivados de la regulación. De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no señala ningún procedimiento de selección de beneficiarios y proyectos, así como tampoco se tiene evidencia documental de la existencia de procedimientos.</p>
Recomendaciones
<ol style="list-style-type: none"> 1. Es recomendable establecer el área de enfoque objetivo a partir del problema del Programa para, establecer un vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre los documentos del Programa y su operación para precisar los bienes y servicios públicos que se pueden esperar. Al cumplir esta recomendación el Programa ganará sistematicidad que será útil en todos sus aspectos. 2. Crear un sistema que contenga los procedimientos para la selección de beneficiarios, que el mismo sea público y congruente con la población o área de enfoque objetivo y que sea factible su actualización.

11. Los procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de entregables o servicios que brinda el programa cuentan con las siguientes características:

Respuesta: Si.

Nivel: 4

Respuesta y justificación
<p>De acuerdo con la información presentada por el programa y en congruencia con su naturaleza regulatoria y de recaudación, los destinatarios del programa no pueden considerarse beneficiarios de un apoyo en la forma de bien o un servicio. Sin embargo cuenta con trece sistemas, para trámites o servicios que presta el sujeto evaluado y que son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistema y control de concesiones. 2. Sistema de citas. 3. Sistema de consulta de concesionarios y trámites. 4. Sistema de permisos provisionales. Servicio particular. 5. Sistema de rutas de Transporte Público. 6. Sistema de consulta de programa RETO. 7. Sistema de permisos provisionales. Servicio Público Concesionado 8. Sistema de generación e impresión NIM. 9. Sistema de capturas de tarjetón de tarifas. 10. Sistema de dictámenes de expedientes para renovación de concesión. 11. Sistema para revisión de revista y cromática. 12. Sistema de exámenes para licencias de manejo. 13. Sistema de comprobación de pagos. <p>Los cuales de acuerdo a la pregunta:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Están adaptados a las características de la población o área de enfoque objetivo. Si. b. Los procedimientos cuentan con formatos definidos. Si. c. Están disponibles para la población objetivo. Si. d. Están apegados al documento normativo del programa, siendo claros y sin ambigüedades. Si.
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>De acuerdo con la información presentada por el programa y en congruencia con su naturaleza regulatoria y de recaudación, los destinatarios del programa no pueden considerarse beneficiarios de un apoyo en la forma de bien o un servicio. Por ello, aunque la documentación no permite responder afirmativamente a los criterios de la pregunta, dichos criterios y la pregunta misma no podrían reflejar la solidez (o la falta de solidez) en este aspecto del diseño de programa.</p> <p>Aun cuando en el SESAM en el Documento de Opinión, no establece o señala procedimientos o mecanismos de solicitud para recibir o solicitar algún servicio, se identifica que se cuenta con trece sistemas, para trámites o servicios que presta el sujeto evaluado.</p>

Recomendaciones

Se repite la recomendación de la pregunta 11, debido a la alineación de temas.

1. Es recomendable establecer el área de enfoque objetivo a partir del problema del Programa para, establecer un vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre los documentos del Programa y su operación para precisar los bienes y servicios públicos que se pueden esperar. Al cumplir esta recomendación el Programa ganará sistematicidad que será útil en todos sus aspectos.

VII. PADRÓN DE BENEFICIARIOS Y MECANISMOS DE ATENCIÓN

12. Existe información que permita conocer quiénes reciben los apoyos del programa (padrón de beneficiarios) que:

Respuesta: Si.
Nivel: 2

Respuesta y justificación
<p>La información de los beneficiarios cuenta con dos de las características establecidas.</p> <p>Dada su naturaleza regulatoria y recaudatoria de las actividades del Programa, los destinatarios del programa no pueden considerarse beneficiarios de un apoyo en la forma de bien o un servicio.</p> <p>a. Incluya las características de los beneficiarios establecidas en su documento normativo, que implica recolección de información socioeconómica de los beneficiarios. Si Existe un documento que si bien no implica la recolección socioeconómica de los beneficiarios, si establece trece sistemas de los servicios que presta el sujeto evaluado.</p> <p>b. Incluya el tipo de apoyo otorgado. Si Los trece sistemas establecidos están diseñados para la realización de algún trámite.</p> <p>c. Esté sistematizada e incluya una clave única de identificación por beneficiario que no cambie en el tiempo. No Si bien existen trece sistemas, no se observan que estos no incluyen una clave, ni tampoco una temporalidad.</p> <p>d. Cuento con mecanismos documentados para su depuración y actualización. No No se cuenta con un documento oficial en el que se establezcan los mecanismos o procedimientos para la depuración y actualización de las personas que reciben un apoyo o tramitan un servicio.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>De la misma manera que la pregunta anterior, puede decirse que, dada su naturaleza regulatoria y recaudatoria, los destinatarios del programa no pueden considerarse beneficiarios de un apoyo en la forma de bien o un servicio. Por ello, aunque la documentación no permite responder afirmativamente a los criterios de la pregunta, dichos criterios y la pregunta misma no podrían reflejar la solidez (o la falta de solidez) en este aspecto del diseño de programa.</p> <p>Aun cuando en el SESAM en el Documento de Opinión, no establece o señala procedimientos o mecanismos de solicitud para recibir o solicitar algún servicio, se identifica que se cuenta con trece sistemas, para trámites o servicios que presta el sujeto evaluado.</p>

Recomendaciones

1. Establecer un sistema que permita construir un padrón de beneficiarios de acciones del programa.
2. Diseñar el programa desde su parte de diagnóstico, área de enfoque, problema, objetivo, fin y propósito.
3. Reorientar los servicios que expresen solución al problema y cumplimiento del objetivo del programa.

13. El programa cuenta con un documento propio que especifique su mecánica operativa, que contenga:

Respuesta: Si

Nivel: 1

Respuesta y justificación
<p>El sujeto evaluado no entregó evidencia documental oficial que especifique la mecánica operativa de los servicios que presta en:</p> <p>a. Identificación de la población o área objetivo. No No existe documento oficial que identifique el área objetivo.</p> <p>b. Criterios de elegibilidad claramente especificados. No No se observan criterios de elegibilidad.</p> <p>c. Tipos y montos de apoyos o servicios entregados o prestados. No No se presentó documento oficial que especifique los apoyos o servicios entregados o prestados por el sujeto evaluado.</p> <p>d. Procedimientos para otorgar los bienes o servicios. Si Para la prestación de servicios existen trece sistemas en línea donde se establecen los requisitos para la prestación de servicios por el sujeto evaluado.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>No aplica, pregunta no considerada en la evaluación del programa en 2018.</p> <p>No se encontró evidencia documental de que el sujeto evaluado atendiera las Acciones Susceptibles de Mejora de la evaluación anterior.</p>
Recomendaciones
<ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar un documento o manual que especifique la mecánica y procedimientos para determinar la población o área objetivo, criterios de elegibilidad, tipo y montos de los servicios (prestados) y establecer claramente cuáles son los procedimientos para su otorgamiento. 2. Se recomienda que el sujeto evaluado establezca documentos formales que especifiquen la mecánica operativa de los servicios que otorga.

14. Los procedimientos para otorgar los bienes o servicios a los beneficiarios tienen las siguientes características:

Respuesta: Si

Nivel: 4

Respuesta y justificación
<p>Los procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios tienen con todas las características.</p> <p>a. Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras. Si Se cuenta con trece sistemas, para trámites o servicios que presta el sujeto evaluado y que son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistema y control de concesiones. 2. Sistema de citas. 3. Sistema de consulta de concesionarios y trámites. 4. Sistema de permisos provisionales. Servicio particular. 5. Sistema de rutas de Transporte Público. 6. Sistema de consulta de programa RETO. 7. Sistema de permisos provisionales. Servicio Público Concesionado 8. Sistema de generación e impresión NIM. 9. Sistema de capturas de tarjetón de tarifas. 10. Sistema de dictámenes de expedientes para renovación de concesión. 11. Sistema para revisión de revista y cromática. 12. Sistema de exámenes para licencias de manejo. 13. Sistema de comprobación de pagos. <p>b. Están sistematizados. Si Se cuenta con los sistemas en línea de los servicios citados en el inciso anterior.</p> <p>c. Están difundidos públicamente. Si Doce de los sistemas cuentan con un enlace electrónico para su consulta y trámite.</p> <p>d. Están apegados al documento normativo del programa. Si Todos los sistemas publicados se refieren a los servicios que presta el sujeto evaluado y por ende están apegados a la normatividad del programa.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>Dada la naturaleza regulatoria y recaudatoria la pregunta no parece relevante para evaluar el diseño del programa.</p> <p>Aun cuando en el SESAM en el Documento de Opinión, no establece o señala procedimientos o mecanismos de solicitud para recibir o solicitar algún servicio, se identifica que se cuenta con trece sistemas, para trámites o servicios que presta el sujeto evaluado.</p>

Recomendaciones

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Se recomienda que el sujeto evaluado elabore el manual de procedimientos de los servicios que otorga.2. Elaborar un catálogo de servicios sistematizados y estandarizados. |
|--|

VIII. EVALUACIÓN Y ANÁLISIS DE LA MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS (MIR)

De la lógica vertical de Matriz de Indicadores para Resultados

15. Para cada uno de los componentes de la MIR del programa, existe una o un grupo de actividades que:

Respuesta: Si

Nivel: 3

Respuesta y justificación
<p>Dentro de los criterios, del 70 al 84% de las actividades cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.</p> <p>a. Están claramente clasificadas, es decir no existe ambigüedad en su redacción. Si. A cada componente de la Matriz de Indicadores para Resultados 2019 corresponde una o una serie de actividades claramente escritas y descritas Se identifica que las once actividades están claramente redactadas (100%)</p> <p>b. Están ordenadas de manera cronológica No. No resulta evidente la concatenación lógica de las actividades, a consecuencia de los defectos de conceptualización del Programa, señalados en otras partes de esta evaluación. Sin embargo ninguna de las 11 actividades especifica un orden cronológico por lo que el porcentaje en este rubro es del 0%</p> <p>c. Son necesarias, es decir, ninguna de las actividades es prescindible para producir los componentes. Si. Las actividades son necesarias para producir cada uno de los componentes, sin embargo algunas no aportan al cumplimiento de sus respectivos componentes. Asimismo las once actividades en conjunto no aportan al cumplimiento del objetivo del programa, que es "Ordenar de modo Integral de Transporte del Estado de Oaxaca". Se considera que de las once actividades diez son necesarias para producir los componentes 91.66%</p> <p>d. Su relación genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos los componentes. Si. La realización del 91.66% de las actividades generan junto con los supuestos de ese nivel de objetivos los componentes sin embargo cabe aclarar, que algunas de las actividades resultan insuficientes para lograr los componentes, es el caso de la realización de gestiones administrativas y financieras, de la primera actividad del componente 1, que se trata de actividad y componente de carácter adjetivo. Lo mismo ocurre con normas aprobadas, y capacitaciones realizadas que se consideran en otros componentes.</p>

Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado

Sí. Los criterios se cumplen, pero de manera formal y para solamente algunos de los componentes. Los problemas de conceptualización del programa se reflejan claramente en la MIR. En el nivel de actividades, aunque existe claridad en la definición, no es igualmente claro cómo se concatenan las actividades (lógica o cronológicamente) para producir los componentes. Ver comentarios detallados en el anexo correspondiente a la MIR y las fichas técnicas de los indicadores. No se encontró evidencia documental de que el sujeto evaluado atendiera las Acciones Susceptibles de Mejora de la evaluación anterior.

De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no cita ni hace señalamiento alguno respecto a la MIR sin embargo si se identifica la MIR de inicio para 2019.

Recomendaciones

1. Revisar los árboles de problemas y de objetivos, así como reformular la MIR, para plantear más actividades orientadas al rediseño de una estructura organizacional que permita elaborar planes integrales de movilidad con el objetivo de empoderar al peatón.
2. Incorporar actividades que promuevan el tránsito no motorizado y prioricen el transporte público al privado, impulse el ordenamiento del transporte de mercancías, racionalice su circulación urbana y un sistema de distribución y puntos de intercambio eficiente.
3. Eliminar las actividades de carácter adjetivo.

16. Los Componentes señalados en la MIR cumplen con las siguientes características:

Respuesta: Si

Nivel: 3

Respuesta y justificación
<p>Dentro de los criterios esta del 70 al 84% de los Componentes se cumple con todas las características establecidas en la pregunta.</p> <p>a. Son los bienes o servicios que produce el programa Si. Los porcentajes de gestiones realizadas, de procesos de gestión simplificados, de concesiones otorgadas y de servicios de control vehicular prestados sí son los bienes o servicios que produce el programa 126. Alcanza un 100% de este aspecto.</p> <p>b. Están redactados como resultados logrados, por ejemplo, informes logrados o proyectos realizados. No. La redacción es imprecisa en todos los casos, al plantear “porcentaje” sin señalar si éste debe subir o bajar en alguna proporción o meta, o mantenerse en cierta circunstancia. Los componentes del Programa 126 no están redactados como resultados logrados, conforme a la MIR.</p> <p>c. Son necesarios, es decir, ninguno de los componentes es prescindible para producir el propósito Si. Son necesarios y hacen prescindibles los componentes, cuyas actividades se centran en reformas normativas, capacitación y gestiones administrativas y financieras, que son los componentes 1 y 2 de la Matriz de Indicadores para Resultados para producir el Propósito. Alcanza un 100% de este aspecto.</p> <p>d. Su realización genera junto con los supuestos de ese nivel de objetivos el propósito. Si. La realización de los componentes genera junto con los supuestos de ese nivel el propósito del programa. Alcanza un 100% de este aspecto.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>Sí. Aunque los componentes cumplen formalmente con los criterios de la pregunta, no han sido planteados con claridad y especificidad suficientes. Dos de los tres componentes presentan una agrupación de actividades sin valor marginal claro. La relación lógica entre los componentes y el propósito está sugerida en los documentos de planeación, pero no resulta suficientemente clara y específica. Estos problemas se originan en el problema de vocación del programa que ha sido indicado en otros lugares de esta evaluación. En la MIR se identifica los cambios presentados.</p>

Recomendaciones

1. Reformular la Matriz de Indicadores de Resultados del Programa, empezando por su objetivo, con lo cual cambie el enfoque centralmente regulatorio, por otro que responda a las necesidades sociales identificadas en el diagnóstico.
2. Redactar los componentes como logros realizados o resultados alcanzados, asegurándose que su cumplimiento asegure su logro del componente.

17. El propósito de la MIR cuenta con las siguientes características:

Respuesta: Si

Nivel: 2

Respuesta y justificación
<p>El propósito cumple con tres de las características del programa.</p> <p>a. Es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos</p> <p>Si El propósito de la MIR del programa 126 si es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los componentes, pues la tasa de variación de registro de vehículos públicos y privados registrados en el Estado, así como de concesiones, que son los indicadores de dos de las actividades, traerán como consecuencia la regulación del transporte público y privado de la entidad.</p> <p>b. El medio de verificación de su indicador no está controlado por los responsables del programa</p> <p>No. Al menos tres, de los seis medios de verificación del programa sí están controlados por los responsables del mismo, pues se trata del Sistema de Control y Administración de Concesiones de la SEMOVI. Los otros tres, por tratarse del Sistema de Ingresos de Oaxaca de la SEFIN, puede asumirse que no están controlados por los responsables del Programa.</p> <p>c. Es único, es decir, incluye un solo objetivo.</p> <p>Si. De acuerdo con la Matriz de Indicadores para Resultados respectiva, el resumen narrativo del propósito dice “El sistema de transporte del Estado de Oaxaca se encuentra regulado.”</p> <p>d. Está redactado como una situación alcanzada, por ejemplo, morbilidad en la localidad reducida</p> <p>Si. El propósito del programa 126 registrado en la Matriz de Indicadores para Resultados sí está redactado como una situación alcanzada: “el sistema de transporte público y privado del Estado de Oaxaca se encuentra regulado”.</p> <p>e. Incluye la población objetivo</p> <p>No. No se puede deducir, ya que el programa no registra una población objetivo o área de enfoque.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>Sí. De acuerdo con la MIR del programa, y con base en el análisis desarrollado en el Anexo 2 “Indicadores del programa” es posible señalar que el indicador de propósito cumple formalmente con cuatro características del programa. Por otra parte, aunque no incluye a la población objetivo, esto no parece un problema mayor, dada la naturaleza regulatoria y fiscal del programa (ver comentarios al respecto en otros lugares de la evaluación). En la MIR se identifica los cambios presentados.</p>

Recomendaciones

1. Replantear el propósito del programa sobre la base de que la regulación del parque vehicular público y privado, siendo indispensable, por sí sola, no resuelve los desafíos presentes y futuros de la movilidad en el Estado de Oaxaca.
2. Elaborar, a partir de las tasas de variación propuestas como indicadores, un índice compuesto, de modo que el programa pueda tener un solo objetivo y medio de verificación y no 3 y 6, respectivamente, como sucede ahora.
3. Precisar la población objetivo, a partir del replanteamiento del propósito del programa, sobre la base de que la regulación completa es imposible e inútil, dado que el parque vehicular público y privado están en permanente evolución, sumando ingresos y restando bajas; y que la deseada regulación no resuelve los problemas sociales descritos en el diagnóstico.

18. El fin de la MIR cuenta con las siguientes características:

Respuesta: Si

Nivel: 2

Respuesta y justificación
<p>El fin cumple con tres características establecidas en la pregunta.</p> <p>a. Está claramente especificado, es decir no existe ambigüedad en su redacción. Si. El Fin registrado en la Matriz de Indicadores para Resultados es “Contribuir a ordenar de modo integral la movilidad en el estado de Oaxaca”</p> <p>b. Es un objetivo superior al que el programa contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del programa sea suficiente para alcanzar el Fin. No. El objetivo del programa no es un objetivo superior al fin; de hecho son lo mismo ya que el objetivo escrito en la Matriz de Indicadores para Resultados reza “Ordenar de modo integral el transporte en el Estado de Oaxaca”, en tanto el Fin precisa: “Contribuir a ordenar de modo integral la movilidad en el Estado de Oaxaca”. Ciertamente, ordenar la movilidad, es superior a ordenar el transporte, pero los elementos analizados en otras partes de esta pregunta, permite afirmar que este inciso no se cumple.</p> <p>c. Su logro no está controlado por los responsables del programa. No. Su logro si está controlado por los responsables del programa, dado que el medio de verificación es el Sistema de Control y Administración de Concesiones de la SEMOVI, lo que significa que está, prácticamente, en manos de la UR.</p> <p>d. Es único, es decir incluye un solo objetivo Si. El objetivo es único, se trata de una razón; es decir; es un vínculo matemático entre magnitudes comparables entre sí.</p> <p>e. Está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia o del programa sectorial. Si. El fin de la MIR del programa 126 no está vinculado con los objetivos de la Secretaría de Movilidad, aunque sí lo está con un objetivo sectorial de otra dependencia y su respectivo <i>Plan Estratégico Comunicaciones y Transportes</i>, con su objetivo 4, correspondiente al programa: Fortalecimiento y modernización del transporte público y privado de Oaxaca.</p>

Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado

Sí. La MIR 2019 define el fin como “contribuir a ordenar de modo integral la movilidad del Estado de Oaxaca”. Esta definición requiere más claridad, aunque deja ver que la ejecución no es suficiente para alcanzar el fin. También, juzgando por la definición provista en la MIR (resumen narrativo) puede decirse que el logro no está controlado por los responsables del programa y que está vinculado con los objetivos de la dependencia (el programa sectorial no ha sido publicado aún). Ello implica que se cumplen tres de las cinco características.

Hay otras observaciones que cabe indicar aquí. No se ha definido un método de cálculo congruente con este resumen narrativo y por ello no puede decirse que se incluye un solo objetivo. De hecho, el objetivo no está claramente definido. Por otra parte, el método de cálculo indica un objetivo que, además de tener una contribución poco clara al objetivo de movilidad integral, parece que sí puede ser controlado por los responsables del programa (tasa de motorización de vehículos de transporte público masivo). El método se describe como “tasa de motorización de vehículos de transporte público masivo”. La redacción actual permite reconocer que ni el indicador de Fin ni el indicador de Propósito son suficientes para dar cuenta de los objetivos descritos en el resumen narrativo. Por ello, aunque se califica como claros a los dos indicadores referidos, no puede considerárseles adecuados ni relevantes (ver anexo 4). No puede calificarse como cumplidos los criterios de definición, unidad de medida, frecuencia de medición, línea base o metas, porque no se proporcionó una ficha técnica para estos niveles.

Finalmente, se ha calificado los indicadores de Fin y Propósito como no monitoreables porque los medios de verificación propuestos no son adecuados: no se proporcionó una liga a un portal donde pueda corroborarse que los medios de verificación existen y que cumplen con los criterios básicos: que pueden ser comprobados por un tercero (es decir, que el valor del indicador puede ser reproducido con el mismo resultado utilizando el método y las mismas fuentes establecidas), además de que dichas fuentes sean públicas, accesibles y que proporcionen la información con la continuidad y acumulación que refieren las metas y la frecuencia de medición.

A la MIR parcialmente le hicieron algunos cambios.

Recomendaciones

1. Considerar y atender íntegramente la recomendación de la evaluadora 2018.
2. Reformular el Árbol de problemas y a partir de ello, replantear el objetivo y fin del programa 126, y esté vinculado al programa sectorial que sí le corresponda o, en su defecto, reconsiderar a la Unidad Responsable de la ejecución del programa.

19. ¿En el documento normativo del programa es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)?

Respuesta: No

Respuesta y justificación
<p>No.</p> <p>En los documentos normativos del programa 126; es decir, en la Ley para la Movilidad del Estado de Oaxaca, así como en el Reglamento de la misma y en el Programa Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes, no es posible identificar el resumen narrativo de la Matriz de Indicadores para Resultados, ya que, menos de la mitad de los aspectos, Fin, Propósito, Componentes y Actividades se pueden reconocer en las citadas reglas operativas del programa. Si bien es posible identificar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Propósito: El sistema de transporte del Estado de Oaxaca se encuentra regulado. 2. Componente: Concesiones otorgadas. Actividades: 3. Realización de estudios técnicos de factibilidad para la operación de servicios de transporte público. 4. Capacitaciones a los conductores del servicio de transporte público. 5. Registro estatal de transporte. 6. Componente: Servicios de control vehicular. Actividades: 7. Emitir licencias de conducir 8. Emitir tarjetas de circulación 9. Emitir placas de circulación 10. Supervisar los servicios de transporte público 11. Dispositivos tecnológicos <p>NO se encuentran</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fin: Ordenar de modo integral la movilidad en el Estado de Oaxaca. Es importante precisar que, si bien aparecen múltiples referencias a la movilidad en los ROP, ninguna se refiere al ordenamiento integral de la misma, como lo establece el Fin de la MIR. 2. Componente: Acciones de gestión para el fortalecimiento y modernización del transporte público y privado del Estado. Actividades: 3. Gestiones administrativas y financieras. Componente: 4. Procesos de Gestión del Transporte Simplificados y Mejorados. Actividades: 5. Actualizar marcos jurídicos para la actualización del transporte público y privada. 6. Realizar capacitaciones al personal para la simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte público. 7. Implementar nuevas tecnologías de la información para el proceso de gestión del transporte público. 8. Renovaciones de vehículos de servicio de transporte público. 9. Rehabilitación de infraestructuras viales y de transporte. 10. Componente: Sistema de Transporte público masivo implementados.

<p>Actividades</p> <ol style="list-style-type: none">11. Sistema de transporte integrado12. Sistema integral de transporte en la zona metropolitana de la ciudad de Oaxaca13. Transporte público gratuito
<p>Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado</p>
<p>No se proveyeron reglas de operación de un programa, pero se incluyó el reglamento de la Ley de transporte del Estado de Oaxaca. En dicho documento no puede encontrarse clara y precisamente el resumen de la MIR.</p> <p>De acuerdo con la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no cita ni hace señalamiento alguno de cambios en el resumen narrativo de los indicadores de la MIR.</p>
<p>Recomendaciones</p>
<ol style="list-style-type: none">1. Es indispensable derivar de la Ley y su Reglamento las reglas de operación y que éstas abarquen todas las actividades contempladas en el programa.2. Modificar el reglamento, para que abarque a todas las actividades, componentes y fin que actualmente no considera.3. Hacer explícitas las reglas de operación, sobre todo en lo tocante a los procedimientos de operación y sistematización de la información de los beneficiarios del programa.

De la lógica horizontal de la Matriz de Indicadores para Resultados

20. En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del programa (Fin, Propósito, Componentes y Actividades), existen indicadores para medir el desempeño del mismo con las siguientes características:

Respuesta: Sí
Nivel: 2

Respuesta y justificación
<p>De acuerdo con el análisis aplicado a los 17 indicadores que integran la MIR, se obtuvo un promedio final del 63.5% de los indicadores que cumplen con las 5 características que señala la pregunta:</p> <p>a. Claros Sí El 88.2% de los indicadores del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumplen con la característica de ser claros.</p> <p>b. Relevantes Sí El 82.3% de los indicadores del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumplen con la característica de ser relevantes.</p> <p>c. Económicos Sí El 70.5% de los indicadores del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumplen con la característica de ser económicos.</p> <p>d. Monitoreables No El 94.2% de los indicadores del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, no cumplen con la característica de ser Monitoreable.</p> <p>e. Adecuados Sí El 70.5% de los indicadores del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumplen con la característica de ser adecuados.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>Sí. En acuerdo con los términos de referencia, puede decirse que todos los indicadores cumplen con al menos una de las características descritas. No obstante, hay observaciones de fondo que no pueden eludirse. La primera, en referencia a los indicadores de Fin y de Propósito, es que el método de cálculo propuesto no corresponde con el resumen narrativo. Por ello se ha considerado no relevante: la motorización de vehículos de transporte público masivo no parece un objetivo claro, relevante ni suficiente o adecuado para medir la contribución a ordenar de modo integral la movilidad del Estado (a partir de la definición de Fin). La tasa de variación de los vehículos públicos y privados registrados en el Estado tampoco parece un objetivo claro, relevante ni suficiente o adecuado para medir la regulación del sistema de transporte en el Estado (a partir de la definición de propósito). Se han añadido otras observaciones específicas en el anexo 4). La falta de congruencia entre el método de cálculo y el resumen narrativo revela los problemas de fondo en la planeación de este programa, tal</p>

como se ha mencionado anteriormente: la regulación no puede ser un objetivo en sí mismo. Adicionalmente, no se han establecido medios de verificación adecuados.

La propuesta de la evaluación anterior no corresponde a los criterios establecidos en la pregunta.

De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no cita ni hace señalamiento los cambios de los objetivos de los indicadores de la MIR y no existe documento oficial que demuestre que los cambios se realizaron.

Recomendaciones

1. Construir los mecanismos y procedimientos que permitan monitorear el comportamiento de cada uno de los indicadores.
2. Definir claramente la relevancia de cada uno de los indicadores.

21. Las Fichas Técnicas de los indicadores del programa cuentan con la siguiente información:

Respuesta: No

Información inexistente.

Respuesta y justificación
El programa no cuenta con Fichas Técnicas de sus indicadores, se solicitaron y se nos envió la Matriz de Indicadores para Resultados.
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>Sí. Se han establecido las características básicas mencionadas. Sin embargo, no existen fichas técnicas para los indicadores de Fin y de Propósito.</p> <p>A partir de las fichas técnicas, pueden calificarse como cumplidas algunas características de los indicadores de componentes y actividades (definición, método de cálculo, tipo de indicador, frecuencia de medición, sentido esperado, unidad de medida, línea base y meta). Se ha objetado la meta porque no existe una justificación sobre la ambición de dicho objetivo. Por tanto, no puede saberse si la meta es suficientemente ambiciosa o si, por el contrario, es laxa. Es necesario, por ello, que los documentos de planeación del programa refieran la teoría de cambio para estas acciones: ¿qué persiguen y por qué se cree que las acciones contribuirán al propósito? Se ha objetado también la monitoreabilidad de las actividades, porque en los casos de los componentes 2,3 y de sus actividades, además de las actividades 2 y 3 del componente 1 se han propuesto archivos o documentos internos como medio de verificación. Se señala que, para ser válidos, los medios de verificación deben ser públicos o publicables, deben estar integrados de manera que permitan verificar fácilmente y por parte de terceros, la información con la que se da valores a los indicadores en cada periodo. Los medios de verificación propuestos actualmente no cumplen esos criterios.</p> <p>Con respecto al componente 1, se requiere precisar que el medio de verificación propuesto es el Manual de procedimientos (MIR 2018). La actividad 1 del Componente 1 también refiere una fuente publicada (reformas publicadas en el periódico oficial del Estado de Oaxaca). Las fichas técnicas de este componente y de esta actividad no esclarecen, sin embargo, cómo podría corroborarse, por parte de un tercero, que las metas han sido cumplidas. Esta falta de claridad en la verificación se añade a la falta de claridad en la definición (procesos de gestión de transporte simplificados). Como ocurre con otros componentes, no se puede saber cómo las actividades se concatenan lógicamente y cronológicamente para producir el componente. De hecho, queda la impresión de que el componente y las actividades pueden cumplirse con independencia unas de otras. No se encontró evidencia documental de que el sujeto evaluado atendiera las Acciones Susceptibles de Mejora de la evaluación anterior.</p> <p>De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión pública, no cita ni hace señalamiento los cambios de los objetivos de los indicadores de la MIR y no existe documento oficial que demuestre que los cambios se realizaron.</p> <p>De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no cita ni hace referencia a las fichas técnicas de cada uno de los indicadores de la MIR. Ni se presentaron ficha técnica de ninguno de los indicadores como documento oficial y que demuestre que los cambios se realizaron.</p>

Recomendaciones

Elaborar la ficha técnica de cada uno de los indicadores del programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado.
Incluir en la MIR la definición, unidad de medida y la línea base en cada uno de los indicadores.

23 Las metas de los indicadores de la MIR del programa tienen las siguientes características:

Respuesta: Sí
 Nivel: 2

Respuesta y justificación
<p>De acuerdo con el análisis aplicado a las 17 metas de los indicadores de la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, todas integran en un solo concepto la meta y un texto que se interpreta como unidad de medida. Es decir, la MIR no contempla en la construcción del indicador la Unidad de Medida. El análisis aplicado a las metas de los indicadores, da como resultado general 52.93% de cumplimiento de acuerdo con las características solicitadas en la pregunta. Adicionalmente no hay claridad en las metas y la expresión numérica es confusa.</p> <p>a. Cuentan con unidad de medida No La MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, no especifica para ningún indicador, un apartado que defina la Unidad de Medida.</p> <p>b. Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas Sí El 64.7% de las metas de los indicadores que integran la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, están orientadas a impulsar el desempeño.</p> <p>c. Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con lo que cuentan el programa. Sí Los recursos y la temporalidad son suficientes para el alcance de la meta, el 94.11%, de las metas del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumplen con esta característica.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>Sí. De acuerdo con los términos de referencia puede decirse que la mayoría de los indicadores cuentan con al menos una de las características establecidas. Sin embargo, ello no significa que los indicadores estén sólidamente contruidos. En primer lugar, porque no es posible conocer la justificación sobre los niveles de meta de los indicadores, a partir de las fichas técnicas o a partir del resto de los documentos entregados. En otras palabras, es posible que las metas sean demasiado altas, o al contrario, que no procuren un desempeño eficiente (es decir, que sean laxas). Atender los problemas de fondo en la planeación de este programa deberá redundar en metas bien justificadas. Como se ha anotado en otros lugares de la evaluación, el programa puede reforzarse a partir de objetivos de eficiencia (eficiencia recaudatoria o de uso de recursos para la sistematización de información inherentes al programa) o de estrategia para procurar bienes públicos basados en el concepto de movilidad integral (sustentabilidad, acceso al transporte y la eficiencia y economía en la movilidad) por medio de la regulación.</p>

De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no cita ni hace referencia de cambios en los indicadores de la MIR. Fundamentalmente porque carece de unidad de medida.

Recomendaciones

1. Es importante definir la unidad de medida por separado en todos los indicadores.
2. Revisar la expresión numérica de la meta.
3. Valorar la permanencia de aquellos indicadores que miden actividades adjetivas relacionadas con la ejecución del gasto corriente.
4. Elaborar y elevar a rango de oficiales las fichas técnicas de todos los indicadores de la MIR.

24 ¿Cuántos de los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación con las siguientes características?

Respuesta: Sí

Nivel: 3

Respuesta y justificación
<p>De acuerdo con el contenido de la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, y con los resultados del análisis aplicado, el 77.9% de los medios de verificación cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.</p>
<p>a. Oficiales o institucionales</p> <p>Sí</p> <p>El 100% de los medios de verificación de los indicadores que integran la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumple con un medio de verificación oficial o institucional. El resto de los indicadores son reportes de los ingresos de la Secretaría de Finanzas, controles internos, que si bien son públicas o institucionales son para uso administrativo.</p>
<p>b. Con un nombre que permita identificarlos.</p> <p>Sí</p> <p>El 100% de los medios de verificación de los indicadores que integran la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, tienen un nombre que les permite identificarlos, pero solo como documentos administrativos internos. En su mayoría, se trata de registros internos de las propias oficinas que forman la UR, y cuando tienen nombre de trata de registros o reportes de otras dependencias, como el Sistema de Ingresos de Oaxaca, de la Secretaría de Finanzas.</p>
<p>c. Permiten reproducir el cálculo del indicador</p> <p>Sí</p> <p>El 100% de los medios de verificación de los indicadores que integran la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, permite verificar el cálculo del indicador.</p>
<p>d. Públicos, accesibles a cualquier persona</p> <p>No</p> <p>El 11.7% de los medios de verificación de los indicadores no son accesibles a cualquier persona. Es muy recomendable revisar cada uno de los medios de verificación, y en cada caso, precisar los aspectos que puedan ser abiertos y dispuestos al público en aras de la transparencia.</p>

Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado

Sin embargo debe anotarse que solamente algunos indicadores (Componente 1 y Actividad 1 de dicho Componente) refieren fuentes que parecen consultables fácilmente para terceros y que podrían reproducir el cálculo del indicador. Aún en estos dos casos, sin embargo, es poco claro en qué forma el medio de verificación dará lugar al indicador. La ficha técnica del componente 1 establece que el método de cálculo se mide a partir de procesos de gestión de transporte simplificados y mejorados. Sin embargo, la MIR incluye como medio de verificación el manual de procedimientos y el manual de operación de la SEVITRA. Por otra parte, el método de cálculo del indicador de la actividad 1 del componente 1 (referido arriba), establece que la unidad de medida es el número (de normas aprobadas). Al mismo tiempo, la MIR establece que el medio de verificación de la actividad son las reformas publicadas en el periódico oficial del estado. En otras palabras, no existe una definición clara sobre qué información contenida en el periódico oficial permitiría reproducir el cálculo del indicador a un tercero y llegar a los mismos resultados que los reportados por la unidad responsable. Los otros indicadores no establecen medios de verificación que cumplan las características establecidas.

De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, en lo correspondiente a los medios de verificación cita, que se retomara la necesidad de normalizar la información en los procesos administrativos de la Secretaria para ponerla a disposición en las plataformas correspondientes que permitan la consulta de terceros.

Sin embargo, en la MIR, en el indicador del Fin señala como medio de verificación el Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC) y Sistema de Control y Administración de Concesiones de la Unidad de Informática de la SEVITRA no está en línea, el resto de los indicadores de la MIR, son reporte y controles internos.

Recomendaciones

1. Sistematizar los medios de verificación de cada uno de los indicadores.
2. Convertir los reportes y controles en medios de verificación accesibles al público.
3. Establecer los medios de verificación de forma que puedan ser fácilmente consultables, de acuerdo a lo establecido en la recomendación de la evaluación anterior.

25 Considerando el conjunto Objetivo-Indicadores-Medios de verificación, es decir, cada renglón de la MIR del programa es posible identificar lo siguiente:

Respuesta: No

Respuesta y justificación
<p>Los medios de verificación como aparecen plasmados en la MIR impiden responder si corresponden con los aspectos que esta pregunta busca.</p> <p>1. Fin-Indicadores a ese nivel-Medios de Verificación de dichos indicadores. No.</p> <p>Toda vez que no está disponible, de acuerdo con la MIR, y no se cuenta con información adicional del medio de verificación “Sistema de Control y Administración de Concesiones”, no es posible determinar si es el medio de verificación necesario para calcular el indicador. Éste, por cierto, llamado “razón de motorización de vehículo de transporte público masivo” como su nombre y fórmula de cálculo precisan, depende del número de vehículos motorizados registrados y, como tal, de cualquier manera quedará muy por debajo del Fin, que se refiere al ordenamiento de integral de la movilidad en el Estado de Oaxaca, lo cual exorbita la limitada visión de registro y control vehicular, por lo que, el indicador es prescindible para el Fin.</p> <p>2. Propósito-Indicadores a ese nivel-Medios de Verificación de dichos indicadores. No.</p> <p>A contrapelo de la MML; en el nivel de Propósito no existe uno, sino tres indicadores, del medio de verificación de ellos, únicamente se conoce el nombre: Sistema de Administración y Control de la SEMOVI que se complementa con el Sistema de Ingresos de Oaxaca, los cuales también a separándose de la MML, parecen ser sistemas cerrados para uso exclusivo del servicio público del gobierno del Estado. Los medios de verificación son insuficientes para cubrir este nivel.</p> <p>Es necesario concebir y crear una razón matemática o un índice compuesto, a partir de los tres indicadores, a efecto poder tener en un solo indicador el avance del programa y contar con el medio de verificación único, público y transparente.</p> <p>3. Componentes-Indicadores a ese nivel-Medios de Verificación de dichos indicadores. No.</p> <p>El primero de los cinco componentes es de carácter eminentemente adjetivo y como tal reporta como indicador laxo y como medio de verificación al Control Interno de la SEMOVI, todo lo cual lo desacredita ante este cuestionamiento. El segundo se refiere a simplificar y mejorar procedimientos que, conforme al respectivo medio de verificación, no existen. El tercero versa sobre porcentaje de concesiones otorgadas y tiene como medio de verificación el Sistema de Control y Administración de Concesiones de la unidad de informática de la UR. El cuarto, se centra en los ingresos que logre generar en el sistema de registro respectivo de la Secretaría de Finanzas que tampoco se conoce ni es abierto, y el último usa como indicador el número de usuarios de una forma de transporte, sin mayor utilidad conforme a la fórmula de cálculo y el</p>

medio de verificación. Los medios de verificación no permiten medir el cumplimiento del objetivo en este nivel.

Se requiere elaborar las fichas de indicadores y los medios de verificación de cada componente del programa 126.

4. Actividades-Indicadores a ese nivel-Medios de Verificación de dichos indicadores.

No.

Prácticamente todas las actividades, presentan déficits de diseño. Se trata de tareas adjetivas, como la actividad 1 del componente 1, o presentan como medio de verificación el control interno de la dirección administrativa de la SEMOVI o de otra dirección de la misma dependencia, y otros mecanismos de registro que, como tales, no proyectan o parecen corresponder a cambio o avance alguno, sino al puro registro de una inercia.

Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado

No puede darse por cumplidos los requisitos mínimos en esta pregunta.

Esta pregunta indica un problema importante en la lógica horizontal del programa. Se ha anotado que para ninguno de los componentes es posible estimar que los medios de verificación son adecuados. Los medios de verificación no se han mostrado como parte del paquete de información para realizar esta evaluación. Es imposible calificar como cumplidos los criterios referidos, a partir de la sola mención de dichos medios (*Control interno de la Dirección de Administración de la SEVITRA, Sistema de Control y Administración de Concesiones de la Unidad Informática de la SEVITRA, Reporte del Sistema de Ingresos de Oaxaca de la Secretaría de Finanzas, bajo resguardo de la Dirección de Emplacamiento*).

De acuerdo a la información en el SESAM en el Documento de Opinión, no cita ni hace referencia de cambios en relación a esta pregunta, así como tampoco hay evidencia documental que lo acredite.

Recomendaciones

1. Es necesario concebir y crear una razón matemática o un índice compuesto, a partir de los tres indicadores, a efecto poder tener en un solo indicador el avance del programa y contar con el medio de verificación único, público y transparente.
2. Se requiere elaborar las fichas de indicadores y los medios de verificación de cada componente del programa 126.

Valoración final de la MIR

- 26 Sugiera modificaciones en la MIR del programa o incorpore los cambios que resuelvan las deficiencias encontradas en cada uno de sus elementos a partir de sus respuestas a las preguntas de este apartado.**

Respuesta y justificación	
MIR 2019	Modificaciones
Objetivos en sus niveles Fin, Propósito, Componente y Actividad	Modificar la metodología para integrar orden cronológico de los objetivos.
Fin	Reformular el Árbol de problemas y a partir de ello, replantear el objetivo y fin del programa, y vincularlo al Programa Sectorial que sí le corresponda o, en su defecto, reconsiderar a la Unidad Responsable de la ejecución del programa. Reformular la MIR, para resolver la contradicción que prevalece entre el Objetivo y el Propósito, respecto al Fin del Programa 126, y que irradia a todas las actividades y componentes.
Propósito	Replantear el propósito del programa ya que la regulación del parque vehicular público y privado, siendo indispensable, por sí sola, no resuelve los desafíos presentes y futuros de la movilidad en el Estado de Oaxaca. Elaborar, a partir de las tasas de variación propuestas como indicadores, un índice compuesto, de modo que el programa pueda tener un solo objetivo y medio de verificación y no 3 y 6, respectivamente, como sucede ahora. Precisar la población objetivo, a partir del replanteamiento del propósito del programa, sobre la base de que la regulación completa es imposible e inútil, dado que el parque vehicular público y privado están en permanente evolución, sumando ingresos y restando bajas; y que la deseada regulación no resuelve los problemas sociales descritos en el diagnóstico.
Componentes	Cambiar el enfoque centralmente regulatorio, por otro que responda a las necesidades sociales identificadas en el diagnóstico. Redactar los componentes como logros realizados o resultados alcanzados, asegurándose que su cumplimiento asegure su logro del componente.
Actividades	Incorporar actividades que promuevan el tránsito no motorizado y prioricen el transporte público al privado, impulse el ordenamiento del transporte de mercancías, racionalice su circulación urbana y un sistema de distribución y puntos de intercambio eficiente. Eliminar las actividades de carácter adjetivo.
Medios de verificación	Formalizar el tipo de consulta para los medios de verificación, pues se tratan de documentos de control interno, no se especifican que sean públicos.
	Establecer enlaces electrónicos, para consulta de la información, como un vínculo directo y que este sea público.

Indicadores	La construcción de indicadores de actividades debe centrarse en aspectos sustantivos.
	Incluir en los indicadores un apartado específico de unidad de medida de cada uno de ellos.
	Revisar expresión numérica de la meta y el cálculo de los indicadores y que estos sean públicos y accesibles para cualquier persona

IX. PRESUPUESTO Y RENDICIÓN DE CUENTAS

Registro de operaciones programáticas y presupuestales

27 El programa identifica y cuantifica los gastos en los que incurre para generar los bienes y los servicios (Componentes) que ofrece y los desglosa en las siguientes categorías:

Respuesta: Si

Nivel: 4

Respuesta y justificación
<p>El programa identifica y cuantifica los gastos en operación y desglosa todos los conceptos establecidos.</p> <p>a) Gastos en operación: Se deben incluir los directos (gastos derivados de los subsidios monetarios y/o no monetarios entregados a la población atendida, considere los capítulos 2000 y/o 3000 y gastos en personal para la realización del programa, considere el capítulo 1000) y los indirectos (permiten aumentar la eficiencia, forman parte de los procesos de apoyo. Gastos en supervisión, capacitación y/o evaluación, considere los capítulos 2000, 3000 y/o 4000).</p> <p>Si Se presenta tabla en el cual se señala todos los gastos de operación y que abarcan los capítulos 1000, 3000 y 4000.</p> <p>b) Gastos en mantenimiento: Requeridos para mantener el estándar de calidad de los activos necesarios para entregar los bienes o servicios a la población objetivo (unidades móviles, edificios, etc.). Considere recursos de los capítulos 2000, 3000 y/o 4000.</p> <p>Si Se presenta tabla en el cual se señala todos los gastos de mantenimiento y que abarcan los capítulos 2000, 3000 y 4000.</p> <p>c) Gastos en capital: Son los que se deben afrontar para adquirir bienes cuya duración en el programa es superior a un año. Considere recursos de los capítulos 5000 y/o 6000 (Ej: terrenos, construcción, equipamiento, inversiones complementarias).</p> <p>Si Se presenta tabla en el cual se señala todos los gastos en capital y que abarca únicamente el capítulo 5000, no incluye el capítulo 6000.</p> <p>d) Gasto unitario: Gastos Totales/población atendida (Gastos totales=Gastos en operación + gastos en mantenimiento). Para programas en sus primeros dos años de operación se deben de considerar adicionalmente en el numerador los Gastos en capital.</p> <p>Si Respecto al inciso d) la población atendida se tiene lo siguiente: 2'380,732.00 Población General del Estado de Oaxaca 157'576,722.28 A) Gastos de operación <u>120,998,194.09 B) Gastos en mantenimiento</u> 117.01 Gasto Unitario = Gastos Totales/Población Atendida</p>

Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado

No hay propuesta de mejora de evaluación de 2018, motivo por el cual el sujeto evaluado atiende Acciones Susceptibles de Mejora de la evaluación anterior.

Recomendaciones

Para efecto de evaluación se requiere que los capítulos los integren cada uno de los gastos para tener mayor claridad y obtener el gasto totales/población atendida.

28 ¿La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el problema público o necesidad identificada, así como con los componentes que el Pp genera y su mecanismo de intervención adoptado?

Respuesta: No

Respuesta y justificación
<p>La modalidad presupuestaria del programa no es consistente con el problema público o necesidad, ya que de acuerdo al árbol del problema, el problema es: “La población del Estado de Oaxaca No cuenta con un Sistema de Transporte regulado” y de acuerdo a la MIR el objetivo es “Ordenar de manera integral del transporte del Estado”.</p> <p>El presupuesto autorizado para el año 2019 solo contempla gastos en operación, gastos en mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario, y dos subprogramas que son el proceso de gestión y el otorgamiento de concesiones, lo que quiere decir que el presupuesto solo se aplica fundamentalmente para el gasto corriente y la administración a la que aluden los componentes uno y dos (Acciones de Gestión y Procesos de Gestión de Transporte Simplificado), así como a la concesiones otorgadas a las que se refiere el componente tres, con lo cual se pretende cumplir con el objetivo del programa y resolver el problema identificado.</p> <p>Por otro lado, las actividades sustantivas que realiza el sujeto evaluado se integran en el cumplimiento del componente cuatro (Servicios de Control Vehicular), siendo las medulares del programa (otorgamiento de licencias, placas y tarjetas de circulación).</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
No se formuló propuesta de mejora de evaluación de 2018.
Recomendaciones
<ol style="list-style-type: none"> 1. Analizar el presupuesto y distribuirlo de tal manera que contemple todos los componentes del propósito: “Tasa de variación de los vehículos públicos y privados registrados en el Estado” y así contribuir al Fin del programa. 2. Contemplar dentro de la modalidad presupuestaria las actividades sustantivas y los dispositivos tecnológicos para la Supervisión y Control de Transporte.

Rendición de cuentas

29 El programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas con las siguientes características:

Respuesta: Si

Nivel: 2

Respuesta y justificación
<p>a. Las ROP o documento normativo están actualizados y son públicos, esto es, disponibles en la página electrónica.</p> <p>Si La Ley de Movilidad del Estado de Oaxaca y su Reglamento se encuentran actualizados.</p> <p>b. Los resultados principales del programa, así como la información para monitorear su desempeño, están actualizados y son públicos; son difundidos en la página.</p> <p>No. No existe un documento oficial que indique el medio o medios para difundir el programa, sus resultados o la información que permita su monitoreo.</p> <p>c. Se cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información acorde a lo establecido en la normatividad aplicable.</p> <p>Si En cumplimiento a los artículos 70, 71 y 80 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, así como 21 y 36 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Oaxaca, la Secretaría de Movilidad en su carácter de sujeto obligado, publica y actualiza la información en el Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia de la Plataforma Nacional de Transparencia con la siguiente liga electrónica: https://consultapublicamx.inai.org.mx/vut---web/faces/view/consultaPublica.xhtml#inicio En el portal institucional: https://www.oaxaca.gob.mx/semovi/transparencia/ La Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Oaxaca (LTO): https://scco.oaxaca.gob.mx/archivosaplicabilidad/71/aplicabilidad.docx; y la Tabla de Conservación y Actualización de la Información: https://www.oaxaca.gob.mx/semovi/transparencia/#tablaActualizacion</p> <p>d. La dependencia o entidad que opera el Programa propicia la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas y, a su vez, genera las condiciones que permiten que ésta permean en los términos que señala la normatividad aplicable.</p> <p>No. No se cuenta con documento oficial que acredite la participación de la población en la toma de decisiones públicas, sin embargo cuenta con solicitudes de acceso a la información que se reciben por los diversos medios que rige la Ley de materia, como:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De manera verbal, en la Unidad de Transparencia; 2. Mediante escrito libre o en los formatos aprobados en el portal institucional de esta Secretaría de Movilidad: https://www.oaxaca.gob.mx/semovi/wp---content/uploads/sites/34/2018/11/formato---de---solicitud---de---Acceso---a---la---Informaci%C3%B3n---P%C3%BAblica.docx;

3. Por correo electrónico de la Unidad de Transparencia:
unidaddetransparenciasemovi@gmail.com;
4. Por correo postal o telégrafo;
A través de la Plataforma Nacional de Transparencia, por medio del sistema de solicitudes de acceso a la información en el Estado: <https://oaxaca.infomex.org.mx/>

Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado

Sí. Debe anotarse, de todos modos, que la información provista dentro del paquete de información no permite calificar como cumplido ninguno de los criterios de esta pregunta. Tampoco se presentó una bitácora del programa y la MIR no contiene vínculos a los portales electrónicos de la unidad responsable o con información sobre el programa.

No se encontró evidencia documental de que el sujeto evaluado atendiera las Acciones Susceptibles de Mejora de la evaluación anterior.

En el SESAM en el Documento de Opinión, no cita ni hace referencia, si existente los canales y medios electrónicos para dar cumplimiento con lo que se evalúa.

Recomendaciones

1. Elaborar los manuales de procedimientos para difundir sus programas y resultados y toda la información necesaria que permita su monitoreo.
2. Establecer los mecanismos y procedimientos para la participación de la población, mismos que deberán de ser públicos y de fácil acceso por aquellas personas que quieran participar en el programa.

30 Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones tienen las siguientes características:

Respuesta: Si

Nivel: 4

Respuesta y justificación
<p>Como se respondió en la pregunta 15, aunque no de manera formal, el sujeto evaluado cuenta con procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios</p> <p>Se cuenta con trece sistemas para trámites o servicios y que son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistema y control de concesiones. 2. Sistema de citas. 3. Sistema de consulta de concesionarios y trámites. 4. Sistema de permisos provisionales. Servicio particular. 5. Sistema de rutas de Transporte Público. 6. Sistema de consulta de programa RETO. 7. Sistema de permisos provisionales. Servicio Público Concesionado 8. Sistema de generación e impresión NIM. 9. Sistema de capturas de tarjetón de tarifas. 10. Sistema de dictámenes de expedientes para renovación de concesión. 11. Sistema para revisión de revista y cromática. 12. Sistema de exámenes para licencias de manejo. 13. Sistema de comprobación de pagos. <p>Lo que les brinda las siguientes características:</p> <p>a) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras. Si Están sistematizados. Si</p> <p>b) Están difundidos públicamente. Si</p> <p>c) Están apegados al documento normativo del programa. Si. Están apegados a la normatividad vigente en la materia.</p>
Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado
<p>Sí. El reglamento (publicado en 2015), contiene criterios para tomar decisiones que son muy cercanos a la descripción de un procedimiento, aunque no están redactados en la forma de un procedimiento estandarizado ni están sistematizados. Es decir, no se han establecido ni sistematizado procesos descritos como una serie de pasos, decisiones y posibles resultados donde participan diferentes áreas responsables y que generan un soporte documental en plazos de tiempo definidos.</p> <p>Se encontró evidencia documental de que el sujeto evaluado atendiera las Acciones Susceptibles de Mejora de la evaluación anterior.</p>

Recomendaciones

1. Establecer los documentos de formalización correspondientes para cada uno de los procedimientos y trámites, apegados a la normatividad del programa y que estos sean públicos y fácil acceso a la ciudadanía.

X. ANÁLISIS DE POSIBLES COMPLEMENTARIEDADES Y COINCIDENCIAS CON OTROS PROGRAMAS ESTATALES Y FEDERALES

31. ¿Con cuáles programas estatales, federales y/o acciones de desarrollo en otros niveles de gobierno y en qué aspectos, el programa evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?

Respuesta: Si

Respuesta y justificación
<p>El sujeto evaluado no documentó y explicó alguna correlación, complementariedad o coincidencia con otros programas estatales y federales, sin embargo, la instancia evaluadora considera que esta si existe y debe ser documentada por la Unidad Responsable del Programa.</p> <p>a) El Propósito de los programas y/o acciones de desarrollo en otros niveles de gobierno.</p> <p>ONU-ODS Dentro de uno de sus objetivos este programa tiene el de “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos”, cuya meta es que de aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética, así como “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos”, cuya meta es que de aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética.</p> <p>Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impulsar el desarrollo de las ciudades contribuyendo a solucionar el crónico deterioro de la movilidad urbana, mejorando la calidad de vida de sus habitantes e incrementando su productividad y competitividad. • Promover la planeación del desarrollo urbano y metropolitano atendiendo a políticas y proyectos de vialidad y transporte urbano sustentable para alcanzar el mejor arreglo posible en el transporte, la mayor satisfacción de la población que atiende y la minimización de las externalidades negativas (pérdidas de tiempo masivas, contaminación, accidentes). • Apoyar el desarrollo integral de sistemas de transporte público sustentables, eficientes, seguros, cómodos y con tarifas accesibles que generen ahorros en costos de operación y tiempo de traslado a los usuarios. • Beneficiar principalmente a la población de menores ingresos con transporte masivo que favorezca su accesibilidad e inclusión social. • Respaldar las políticas de uso eficiente de la energía, con proyectos de transporte masivo y racionalización del uso de automóviles. <p>Movilizar el capital privado en proyectos de inversión en transporte urbano masivo que sean financieramente viables, con el apoyo de recursos públicos (federal, estatal, municipal).</p> <p>b) La definición de la población objetivo,</p> <p>ONU-ODS</p>

Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades y cuya meta es que para el mismo año de la meta anterior, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo
La población de las entidades públicas federales, estatales o municipales

c) Los tipos de apoyo otorgados por el programa

ONU-ODS

Apoyar en programas que consideren la necesidad de integrarla la movilidad, priorizando el transporte público sobre el privado y racionalizar la circulación urbana.

Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo

Los apoyos que otorga el Fondo para el desarrollo de proyectos de transporte masivo a entidades públicas federales, estatales o municipales, así como a concesionarios, son los siguientes:

Apoyos para Estudios

- Créditos o recursos a fondo perdido para la elaboración de Estudios

Apoyos para la inversión en Proyectos

- Aportaciones Recuperables y No Recuperables, según lo requiera el proyecto
- Apoyos para financiar inversión en equipos de transporte masivo, sus talleres y depósitos a través de deuda subordinada, capital o garantías, según lo requiera el proyecto

Antecedentes de respuesta (2018) y cambio presentado

No. Hay una coincidencia, de principio, o conceptual, pero no programática o de objetivos, con el Plan Estratégico Sectorial de Desarrollo Urbano, que en su objetivo 2 establece: “Generar las condiciones de política pública para establecer ciudades y comunidades compactas, conectadas y sustentables que favorezcan la movilidad activa, la cohesión social y el desarrollo económico”. Este objetivo del Plan Estratégico coincide con las intenciones que se desprenden del concepto de movilidad integral referido en el diagnóstico del programa, pero que no da fundamento a la MIR.

Por otra parte, el programa está incluido en el Plan Estratégico Sectorial de Comunicaciones y Transportes, donde se explican otros programas complementarios. De hecho, puede decirse que la existencia de un programa de movilidad urbana (presentado en dicho Plan Estratégico) sugiere que este programa (Transporte público y privado) puede fortalecer sus componentes regulatorios, como se ha dicho en otros lugares de la evaluación.

No se encontraron coincidencias con los programas incluidos en el Listado CONEVAL de Programas y Acciones Federales de Desarrollo Social 2018, disponible en <https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/IPFE/Paginas/historico.aspx>

Si existen complementariedades y coincidencias con otros programas federales y con uno internacional.

Recomendaciones

1. Establecer y documentar complementariedad o coincidencia con otros programas estatales y federales vinculados con el Programa 126 Fortalecimiento y modernización del transporte público y privado del Estado.

XI. ANÁLISIS DE FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES, AMENAZAS Y RECOMENDACIONES

APARTADO DE LA EVALUACIÓN			
FODA	PREGUNTA	RECOMENDACIÓN	
FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES			
Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa	El problema sí se plantea como una necesidad a resolver y que puede ser modificado atendiendo las vertientes que el diagnóstico aborda. Éste versa sobre la movilidad del Estado, más allá del control vehicular, como mecanismo de respuesta. Y contempla una problemática amplia que se no se centra en la regulación vehicular.	¿El problema o necesidad prioritaria que busca resolver el programa está identificado en un documento que cuenta con la siguiente información?	1. Es importante que la UR revise el planteamiento del Árbol de Problemas y, a partir de éste, pueda lograrse mayor coherencia lógica con la MIR y otros documentos del Programa respetando la MML. 2. Debe ser más clara y racional la relación causal entre actividades, componentes, propósito, fin y objetivo del Programa con el problema central. Eso también resolverá la inconsistencia referente a la población objetivo del mismo.
	El diagnóstico muestra cierta claridad respecto a causas y efectos, si bien estas pueden complementarse con una visión de competitividad, pero existe la base para crear un programa que atienda a la movilidad en tanto fenómeno más extenso e importante que la regulación de los vehículos automotores.	El diagnóstico del problema que atiende el programa describe de manera específica: Causas, efectos y características del problema, estructuradas adecuadamente bajo la MML. Cuantificación y características de la población o área de enfoque que presenta el problema o necesidad. Ubicación territorial de la población o área de enfoque que presenta el problema o	El diagnóstico, formulado entorno a un nuevo problema puede derivar en una teoría del cambio concreta, en la que el programa pueda redefinirse alrededor de la eficiencia, como lo sugiere la documentación actual o de la vialidad integral, como también puede desprenderse del diagnóstico. Ante todo, se debe explicar de manera más articulada la teoría de cambio para producir el propósito y fin que persigue el programa, a que prevalece la necesidad de revisar y actualizar el árbol de problemas, esto es, tanto el problema

		necesidad. El plazo para su revisión y su actualización.	como las causas y consecuencias relacionadas.
DEBILIDADES Y AMENAZAS			
	<p>El programa no cuenta con evidencia teórica o empírica que respalde el tipo de intervención que sigue la MIR, o que detalle, si fuera el caso, por qué en el contexto oaxaqueño es posible que la pura regulación de los vehículos automotores y de sus conductores traerá como consecuencia la sustentabilidad, acceso económico y eficiente, y seguridad de toda la población oaxaqueña.</p>	<p>¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención y el mecanismo causal que el programa lleva a cabo?</p>	<p>Elaborar una propuesta teórica que brinde sustento al programa. Dicho documento podría recuperar la experiencia internacional ha documentado diversas teorías que explican los procesos de mejoramiento del transporte público como un elemento más del desarrollo en un contexto más amplio; otros a partir de los factores que determinan la calidad del servicio; unos más en la experiencia de cambiar la vocación económica de una población. En cualquier caso, la propuesta de cambio debe resultar de un ejercicio de reflexión y explicación causal de las actividades y una concatenación lógica, hasta la solución del problema, conforme a la MML.</p>

APARTADO DE LA EVALUACIÓN	FODA	PREGUNTA	RECOMENDACIÓN
FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES			
Análisis de la contribución del programa a las metas y objetivos estatales y sectoriales	El programa cuenta con un documento en el que se establece la relación del Propósito con los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o estatal, entre ellos existen conceptos comunes. En la MIR 2019 del Programa 126 Fortalecimiento del Transporte Público y Privado, se presenta como resumen narrativo del propósito “El transporte público y privado de Oaxaca se encuentra regulado”. A partir de lo anterior, podemos afirmar que sí existen conceptos comunes entre el Programa evaluado y el Plan Estatal de Desarrollo 2016 – 2022. El objetivo del programa sí coincide con el objetivo 4 del apartado Movilidad y Transportes, del apartado 4.4, del Eje IV Oaxaca productivo e innovador. El Propósito del programa también es consistente con el plan estratégico sectorial Comunicaciones y Transportes, con el que contribuye a tres estrategias dentro del plan estratégico sectorial (simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte, regulación del transporte público y prestación de servicios de control vehicular).	El Propósito del programa está vinculado con los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o estatal considerando que: Existen conceptos comunes entre el Propósito y los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o estatal, por ejemplo, población o área de enfoque objetivo. El logro del Propósito aporta al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o estatal.	Se considera necesario replantear objetivo del Propósito ya que prevalecen algunas inconsistencias con el objetivo del Programa. Establecer vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre el Propósito y los documentos del Programa y el Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes.

	<p>El programa coincide con el Eje IV del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022, específicamente con el Objetivo 4: “Ordenar de modo integral el transporte del estado de Oaxaca”, a través de la Estrategia 4.1 "Crear la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca y reformar el marco legal y normativo que contemple esquemas y organismos de gestión metropolitana de la movilidad", la estrategia 4.2 “Actualizar y complementar la información, análisis técnico, económico y financiero y anteproyecto del Sistema Integral del Área Metropolitana de Oaxaca” y la estrategia 4.3 “Concretar el Programa Sectorial de Movilidad del Estado de Oaxaca” y la estrategia 4.8: “Mejorar el Programa de Regularización y Reemplazamiento”. El Programa se vincula con las metas del Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes, con el que contribuye a tres estrategias dentro del plan estratégico sectorial (simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte, regulación del transporte público y prestación de servicios de control vehicular).</p>	<p>El programa se encuentra vinculado con metas, objetivos o estrategias de los siguientes instrumentos de planeación: Con metas, objetivos o estrategias de alguno de los ejes temáticos del Plan Estatal de Desarrollo vigente. Con metas, objetivos o estrategias del Plan Estratégico Sectorial (PES) o Plan Especial vigente que competa al programa.</p>	
--	--	--	--

DEBILIDADES Y AMENAZAS			
	No está vinculado a las estrategias transversales del PED 2016 – 2022 ya que éstas se refieren a acciones de atención a los pueblos indígenas, protección de los derechos de niñas, niños y adolescentes e igualdad de género.	El programa se encuentra vinculado con metas, objetivos o estrategias de los siguientes instrumentos de planeación: Con metas, objetivos o estrategias transversales del Plan Estatal de Desarrollo vigente. Con metas, objetivos o estrategias del Plan Institucional.	Es recomendable elaborar el Plan Institucional de Movilidad y establecer el vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre los documentos del Programa o vincularlo clara y lógicamente con el PES 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes, pero en este caso incluir todas las actividades y componentes y fundamentalmente con los objetivos del PED.
	Dada la construcción actual del programa, no existe vinculación del programa con los ODS.	¿Cómo está vinculado el Propósito del programa con los Objetivos de Desarrollo Sostenible o la Agenda de Desarrollo Post 2015 y/o Agenda 2030?	En el replanteamiento del programa es preciso vincular el objetivo, fin y propósito del mismo con las diferentes Metas que tiene definidas la ONU, ya que considerando el diagnóstico del programa, es posible prever que por el propósito del programa podría existir relación con los ODS .

APARTADO DE LA EVALUACIÓN			
FODA	PREGUNTA	RECOMENDACIÓN	
FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES			
Análisis de la población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad			
DEBILIDADES Y AMENAZAS			
<p>Los Indicadores de la MIR no tiene unidades de medida.</p> <p>No existe un documento o mecanismo que cuantifique el área de enfoque objetivo del programa. Aunque el sujeto evaluado proporcionó la cifra de 665,668 no especifica si son concesiones o personas y por otra parte, en el diagnóstico señala 8 regiones del Estado de Oaxaca.</p> <p>UR centra el programa en el número de concesiones entregadas, pero nunca especifica que es su área de enfoque objetivo.</p> <p>No se presenta metodología (s) ni plazos para la cuantificación de las poblaciones objetivo, ni fuentes de información.</p> <p>El Programa no presenta plazos para su revisión y actualización.</p> <p>No existe un documento que cuantifique el área de enfoque objetivo del programa. No se han presentado metodologías ni plazos</p>	<p>Las poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo, están definidas en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema o necesidad y cuentan con la siguiente información y características: Tiene una misma unidad de medida. Están cuantificadas. Metodología para su cuantificación fuentes de información. Se define su plazo para su revisión y actualización.</p>	<p>Definir claramente el problema, y a partir de él, precisar poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo, de modo que quede claro el vínculo lógico entre beneficio o servicio y su contribución al propósito del Programa.</p>	

	<p>para la cuantificación de las poblaciones objetivo, ni fuentes de información. El Programa no presenta plazos para su revisión y actualización.</p>		
	<p>El programa no cuenta con información sistematizada de la demanda total de apoyos. El conocimiento sobre la demanda de los servicios que ofrece el programa es poco claro. El programa muestra que no existe dicha sistematización, y no se aporta mayor información.</p>	<p>¿El programa cuenta con información sistematizada que permite conocer la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes? (socioeconómicas en el caso de personas físicas y específicas en el caso de personas morales u otras)</p>	<p>A pesar de que la Ley de Transporte y el Reglamento obligan a la integración de información (artículo 81 y 110 de la Ley), esta tarea sigue siendo un pendiente indispensable de cumplir, se recomienda incorporar como actividad sustantiva del programa esta función, y precisar el carácter estratégico de la información para la revisión y actualización del programa, pero sobre todo para proyección de nuevos ejercicios y para la toma de decisiones estratégicas, para lo cual se cuenta ahora con la ventaja de desarrollos tecnológicos que pueden facilitar esta tarea, de carácter incluyente y participativos, de modo que la demanda de atención sea registrada por los propios solicitantes</p>
	<p>Solamente se ha presentado un documento con membrete de la unidad responsable (SEVITRA). El documento menciona que la atención que realiza a los concesionarios del transporte público, el registro vehicular y al padrón de licencias de conducir, lo hace de manera genérica y no define al área de enfoque o población, ni expresa una estrategia para definirla.</p>	<p>¿El programa cuenta con mecanismos para identificar su población o área de enfoque objetivo? En caso de contar con estos, especifique cuáles y qué información utiliza para hacerlo</p>	<p>. La Unidad Responsable debe construir un mecanismo para para identificar su población o área de enfoque objetivo, es decir hacia donde se orientarán los esfuerzos operativos del programa</p>

	<p>La documentación recibida permite afirmar que el programa no cuenta con poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo definidas. Otro documento, el Plan Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes, que no fue presentado en la Bitácora para esta evaluación, sí especifica metas del año 2017 al 2022, pero nada más de tres actividades, de uno de los componentes del Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado. El Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado no incluye un horizonte de mediano y largo plazo para todos sus componentes y respectivas actividades, salvo las tres mencionadas en el Plan Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes. El Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado no es cuenta con una estrategia de cobertura documentada y por lo tanto no puede considerarse congruente con el diseño y diagnóstico del programa.</p>	<p>¿El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población o áreas de enfoque potencial y objetivo con las siguientes características? Incluye la definición de la población o área de enfoque potencial y objetivo. Especifica metas de cobertura anual. Abarca un horizonte de mediano y largo plazo. Es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa</p>	<p>1 Replantear el problema del Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado, siguiendo la lógica del Diagnóstico y vincularlo con el Programa Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes. 2 Incorporar todas las actividades y sus metas, de todos los componentes de la MIR del Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado, al Programa Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes. 3 Valorar la sustitución de la regulación del transporte como propósito de la MIR, por un sistema de transporte sostenible, seguro, económicamente accesible, entre otros valores que se decidan aportar al Programa.</p>
--	--	---	---

	<p>De acuerdo con la información entregada por el programa no fue identificado que existan procedimientos para la selección de beneficiarios y/o proyectos. Sin embargo, esta aparente deficiencia no debe considerarse problemática, dado que el programa tiene una orientación regulatoria y de recaudación fiscal. La información presentada por la unidad responsable clara y expresamente indica que el programa tiene una naturaleza administrativa normativa y no integra un padrón de beneficiarios (Documento de opinión). En este sentido, el servicio que ofrece no produce un beneficio directo para la población potencial y la población objetivo del programa. Por el contrario, los bienes realmente producidos son indirectos y se refieren a los ingresos recaudados y los beneficios públicos derivados de la regulación.</p>	<p>Los procedimientos del programa para la selección de beneficiarios y/o proyectos tienen las siguientes características: Incluyen criterios de elegibilidad claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción. Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras. Están sistematizados. Están difundidos públicamente. Son congruentes con los criterios establecidos para seleccionar a la población o área de enfoque objetivo.</p>	<p>Es recomendable establecer el área de enfoque objetivo a partir del problema del Programa para, establecer un vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre los documentos del Programa y su operación para precisar los bienes y servicios públicos que se pueden esperar. Al cumplir esta recomendación el Programa ganará sistematicidad que será útil en todos sus aspectos.</p>
	<p>De acuerdo con la información presentada por el programa y en congruencia con su naturaleza regulatoria y de recaudación, los destinatarios del programa no pueden considerarse beneficiarios de un apoyo en la forma de bien o un servicio. Por ello, aunque la documentación no permite responder afirmativamente a los criterios de la pregunta, dichos criterios y la pregunta misma no podrían reflejar la solidez (o la falta de solidez) en este aspecto del diseño de programa.</p>	<p>Los procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de entregables o servicios que brinda el programa cuentan con las siguientes características: Están adaptados a las características de la población o área de enfoque objetivo. Los procedimientos cuentan con formatos definidos Están disponibles para la población objetivo Están apegados al documento normativo del programa, siendo claros y sin ambigüedades</p>	<p>Es recomendable establecer el área de enfoque objetivo a partir del problema del Programa para, establecer un vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre los documentos del Programa y su operación para precisar los bienes y servicios públicos que se pueden esperar. Al cumplir esta recomendación el Programa ganará sistematicidad que será útil en todos sus aspectos.</p>

APARTADO DE LA EVALUACIÓN	FODA	PREGUNTA	RECOMENDACIÓN
FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES			
Padrón de Beneficiarios y mecanismos de atención			
DEBILIDADES Y AMENAZAS			
	<p>Los destinatarios del programa no pueden considerarse beneficiarios de un apoyo en la forma de bien o un servicio y la documentación proporcionada es insuficiente para ser considerada como padrón de beneficiarios y mecanismos de atención, ya que únicamente existen registros de pocas actividades y componentes del programa, lo cual hace imposible una evaluación integral, de acciones dirigida a la consecución del propósito.</p>	<p>Existe información que permita conocer quiénes reciben los apoyos del programa (padrón de beneficiarios) que: Incluya las características de los beneficiarios establecidas en su documento normativo, que implica recolección de información socioeconómica de los beneficiarios.</p> <p>Incluya el tipo de apoyo otorgado. Esté sistematizada e incluya una clave única de identificación por beneficiario que no cambie en el tiempo.</p> <p>Cuente con mecanismos documentados para su depuración y actualización.</p>	<p>Al replantear el programa, es preciso tomar la decisión acerca de, si éste va a obedecer al diagnóstico -lo cual es recomendable- en cuyo caso se debe reformular toda la acción gubernamental, o si se va a dedicar a atender inercialmente la regulación del transporte y abandonar la visión de movilidad - y por lo tanto dejar incumplidos compromisos de gobierno. Es recomendable reformular esta actividad orientados por un enfoque de competitividad para las ciudades y centros urbanos, como se ha recomendado en otras partes de esta misma evaluación.</p>
	<p>El programa no cuenta con mecánica operativa, más allá de la que inercialmente se lleva a cabo para el funcionamiento normal de registro y control vehicular y todas medidas de transporte tradicionales; pero estas están desvinculadas de las tareas de movilidad de las personas,</p>	<p>El programa cuenta con un documento propio que especifique su mecánica operativa, que contenga: Identificación de la población o área objetivo.</p> <p>Criterios de elegibilidad claramente especificados.</p> <p>Tipos y montos de apoyos o servicios entregados o prestados.</p>	

	<p>aspectos que, si bien los considera el Diagnóstico, se desdibujan en el programa.</p>	<p>Procedimientos para otorgar los bienes o servicios.</p>	
		<p>Los procedimientos para otorgar los bienes o servicios a los beneficiarios tienen las siguientes características: Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras. Están sistematizados. Están difundidos públicamente. Están apegados al documento normativo del programa.</p>	

APARTADO DE LA EVALUACIÓN	FODA	PREGUNTA	RECOMENDACIÓN
FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES			
<p>Evaluación y análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR)</p>	<p>A cada componente de la Matriz de Indicadores para Resultados 2019 corresponde una o una serie de actividades claramente escritas y descritas. A cada componente de la Matriz de Indicadores para Resultados 2019 corresponde una o una serie de actividades claramente escritas y descritas. Se identifica que las once actividades están claramente redactadas.</p> <p>Las actividades en conjunto no aportan al cumplimiento del objetivo del programa, que es "Ordenar de modo Integral de Transporte del Estado de Oaxaca". Se considera que de las once actividades diez son necesarias para producir los componentes 91.66%. La realización del 91.66% de las actividades generan junto con los supuestos de ese nivel de objetivos los componentes sin embargo cabe aclarar, que algunas de las actividades resultan insuficientes para lograr los componentes, es el caso de la realización de gestiones administrativas y financieras, de la primera actividad del componente 1, que se trata de actividad y componente de carácter adjetivo. Lo mismo ocurre con normas aprobadas, y capacitaciones realizadas que se consideran en otros componentes.</p>	<p>Para cada uno de los componentes de la MIR del programa, existe una o un grupo de actividades que: Están claramente clasificadas, es decir no existe ambigüedad en su redacción. Son necesarias, es decir, ninguna de las actividades es prescindible para producir los componentes. Su relación genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos los componentes.</p>	
	<p>Los porcentajes de gestiones realizadas, de procesos de gestión simplificados, de concesiones otorgadas y de servicios de control vehicular prestados sí son los bienes o servicios que produce el programa 126. Son necesarios y hacen prescindibles los componentes, cuyas actividades se centran en reformas normativas, capacitación y gestiones administrativas y financieras, que son los componentes 1 y 2 de la Matriz de Indicadores para Resultados para producir el Propósito.</p>	<p>Los Componentes señalados en la MIR cumplen con las siguientes características: Son los bienes o servicios que produce el programa. Son necesarios, es decir, ninguno de los componentes es prescindible para producir el propósito. Su realización genera junto con los</p>	

	La realización de los componentes genera junto con los supuestos de ese nivel el propósito del programa.	supuestos de ese nivel de objetivos el propósito.	
	<p>El propósito de la MIR del programa 126 si es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los componentes, pues la tasa de variación de registro de vehículos públicos y privados registrados en el Estado, así como de concesiones, que son los indicadores de dos de las actividades, traerán como consecuencia la regulación del transporte público y privado de la entidad. De acuerdo con la Matriz de Indicadores para Resultados respectiva, el resumen narrativo del propósito dice “El sistema de transporte del Estado de Oaxaca se encuentra regulado.”</p> <p>El propósito del programa 126 registrado en la Matriz de Indicadores para Resultados sí está redactado como una situación alcanzada: “el sistema de transporte público y privado del Estado de Oaxaca se encuentra regulado”.</p>	<p>El propósito de la MIR cuenta con las siguientes características: Es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos. Es único, es decir, incluye un solo objetivo. Está redactado como una situación alcanzada, por ejemplo, morbilidad en la localidad reducida.</p>	
	<p>El Fin registrado en la Matriz de Indicadores para Resultados es “Contribuir a ordenar de modo integral la movilidad en el estado de Oaxaca”</p> <p>El objetivo es único, se trata de una razón; es decir; es un vínculo matemático entre magnitudes comparables entre sí.</p> <p>El fin de la MIR del programa 126 no está vinculado con los objetivos de la Secretaría de Movilidad, aunque sí lo está con un objetivo sectorial de otra dependencia y su respectivo Plan Estratégico Comunicaciones y Transportes, con su objetivo 4, correspondiente al programa: Fortalecimiento y modernización del transporte público y privado de Oaxaca.</p>	<p>El fin de la MIR cuenta con las siguientes características: Está claramente especificado, es decir no existe ambigüedad en su redacción. Es único, es decir incluye un solo objetivo. Está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia o del programa sectorial.</p>	

	<p>De acuerdo con el análisis aplicado a los 17 indicadores que integran la MIR, se obtuvo un promedio final del 63.5% de los indicadores que cumplen con las 5 características que señala la pregunta:</p> <p>a. Claros: El 88.2% de los indicadores del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumplen con la característica de ser claros.</p> <p>b. Relevantes: El 82.3% de los indicadores del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumplen con la característica de ser relevantes.</p> <p>c. Económicos: El 70.5% de los indicadores del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumplen con la característica de ser económicos.</p> <p>d. Adecuados: El 70.5% de los indicadores del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumplen con la característica de ser adecuados.</p>	<p>En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del programa (Fin, Propósito, Componentes y Actividades), existen indicadores para medir el desempeño del mismo con las siguientes características: Claros Relevantes Económicos Monitoreables Adecuados</p>	
	<p>De acuerdo con el análisis aplicado a las 17 metas de los indicadores de la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, todas integran en un solo concepto la meta y un texto que se interpreta como unidad de medida. Es decir, la MIR no contempla en la construcción del indicador la Unidad de Medida. El análisis aplicado a las metas de los indicadores, da como resultado general 52.93% de cumplimiento de acuerdo con las características solicitadas en la pregunta.</p> <p>Adicionalmente no hay claridad en las metas y la expresión numérica es confusa. El 64.7% de las metas de los indicadores que integran la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, están orientadas a impulsar el desempeño.</p>	<p>Las metas de los indicadores de la MIR del programa tienen las siguientes características: Cuentan con unidad de medida. Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas. Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa.</p>	

	<p>Los recursos y la temporalidad son suficientes para el alcance de la meta, el 94.11%, de las metas del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumplen con esta característica.</p>		
	<p>De acuerdo con el contenido de la MIR del Programa 126, y con los resultados del análisis aplicado, el 77.9% de los medios de verificación cumplen con todas las características establecidas en la pregunta. El 100% de los medios de verificación de los indicadores que integran la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, cumple con un medio de verificación oficial o institucional. El resto de los indicadores son reportes de los ingresos de la Secretaría de Finanzas, controles internos, que si bien son públicas o institucionales son para uso administrativo. El 100% de los medios de verificación de los indicadores que integran la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, tienen un nombre que les permite identificarlos, pero solo como documentos administrativos internos. En su mayoría, se trata de registros internos de las propias oficinas que forman la UR, y cuando tienen nombre de trata de registros o reportes de otras dependencias, como el Sistema de Ingresos de Oaxaca, de la Secretaría de Finanzas. El 100% de los medios de verificación de los indicadores que integran la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, permite verificar el cálculo del indicador.</p>	<p>¿Cuántos de los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación con las siguientes características? Oficiales o institucionales. Con un nombre que permita identificarlos. Permiten reproducir el cálculo del indicador. Públicos, accesibles a cualquier persona</p>	

DEBILIDADES Y AMENAZAS

	<p>No resulta evidente la concatenación lógica de las actividades, a consecuencia de los defectos de conceptualización del Programa, señalados en otras partes de esta evaluación. Sin embargo ninguna de las 11 actividades especifica un orden cronológico por lo que el porcentaje en este rubro es del 0%</p>	<p>Para cada uno de los componentes de la MIR del programa, existe una o un grupo de actividades que: Están ordenadas cronológicamente</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Revisar los árboles de problemas y de objetivos, así como reformular la MIR, para plantear más actividades orientadas al rediseño de una estructura que permita elaborar planes integrales de movilidad con el objetivo de empoderar al peatón. 2. Incorporar actividades que promuevan el tránsito no motorizado y prioricen el transporte público al privado, impulse el ordenamiento del transporte de mercancías, racionalice su circulación urbana y un sistema de distribución y puntos de intercambio eficiente. 3. Eliminar las actividades de carácter adjetivo.
	<p>La redacción es imprecisa en todos los casos, al plantear “porcentaje” sin señalar si éste debe subir o bajar en alguna proporción o meta, o mantenerse en cierta circunstancia. Los componentes del Programa 126 no están redactados como resultados logrados, conforme a la MIR.</p>	<p>Los Componentes señalados en la MIR cumplen con las siguientes características: Están redactados como resultados logrados por ejemplo, Informes realizados o Proyectos desarrollados.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reformular la Matriz de Indicadores de Resultados del Programa, empezando por su objetivo, con lo cual cambie el enfoque centralmente regulatorio,

			<p>por otro que responda a las necesidades sociales identificadas en el diagnóstico. 2. Redactar los componentes como logros realizados o resultados alcanzados, asegurándose que su cumplimiento asegure su logro del componente.</p>
	<p>Al menos tres, de los seis medios de verificación del programa sí están controlados por los responsables del mismo, pues se trata del Sistema de Control y Administración de Concesiones de la SEMOVI. Los otros tres, por tratarse del Sistema de Ingresos de Oaxaca de la SEFIN, puede asumirse que no están controlados por los responsables del Programa.</p> <p>No se puede deducir, ya que el programa no registra una población objetivo o área de enfoque.</p>	<p>El propósito de la MIR cuenta con las siguientes características: El medio de verificación de su indicador no está controlado por los responsables del programa. Incluye la población o área de enfoque objetivo.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Replantear el propósito del programa sobre la base de que la regulación del parque vehicular público y privado, siendo indispensable, por sí sola, no resuelve los desafíos presentes y futuros de la movilidad en el Estado de Oaxaca. 2. Elaborar, a partir de las tasas de variación propuestas como indicadores, un índice compuesto, de modo que el programa pueda tener un solo objetivo y medio de verificación y no 3 y 6, respectivamente, como sucede ahora. 3. Precisar la población objetivo, a partir del replanteamiento del propósito del programa, sobre la base de que la regulación completa es imposible e inútil, dado

			que el parque vehicular público y privado están en permanente evolución, sumando ingresos y restando bajas; y que la deseada regulación no resuelve los problemas sociales descritos en el diagnóstico.
	<p>El objetivo del programa no es un objetivo superior al fin; de hecho son lo mismo ya que el objetivo escrito en la Matriz de Indicadores para Resultados reza “Ordenar de modo integral el transporte en el Estado de Oaxaca”, en tanto el Fin precisa: “Contribuir a ordenar de modo integral la movilidad en el Estado de Oaxaca”. Ciertamente, ordenar la movilidad, es superior a ordenar el transporte, pero los elementos analizados en otras partes de esta pregunta, permite afirmar que este inciso no se cumple.</p> <p>Su logro si está controlado por los responsables del programa, dado que el medio de verificación es el Sistema de Control y Administración de Concesiones de la SEMOVI, lo que significa que está, prácticamente, en manos de la UR.</p>	<p>El fin de la MIR cuenta con las siguientes características: Es un objetivo superior al que el programa contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del programa sea suficiente para alcanzar el Fin. Su logro no está controlado por los responsables del programa.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Considerar y atender íntegramente la recomendación de la evaluadora 2018. 2. Reformular el Árbol de problemas y a partir de ello, replantear el objetivo y fin del programa 126, y esté vinculado al programa sectorial que sí le corresponda o, en su defecto, reconsiderar a la Unidad Responsable de la ejecución del programa
	<p>En los documentos normativos no es posible identificar el resumen narrativo de la Matriz de Indicadores para Resultados, ya que, menos de la mitad de los aspectos, Fin, Propósito, Componentes y Actividades se pueden reconocer en las citadas reglas operativas del programa.</p> <p>1. Fin: Ordenar de modo integral la movilidad en el Estado de Oaxaca. Es importante precisar que, si bien aparecen múltiples referencias a la movilidad en los ROP, ninguna se refiere al ordenamiento</p>	<p>¿En el documento normativo del programa es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Es indispensable derivar de la Ley y su Reglamento las reglas de operación y que éstas abarquen todas las actividades contempladas en el programa. 2. Modificar el reglamento, para que abarque a todas las actividades,

	<p>integral de la misma, como lo establece el Fin de la MIR.</p> <p>2. Componente: Acciones de gestión para el fortalecimiento y modernización del transporte público y privado del Estado.</p> <p>Actividades: 3. Gestiones administrativas y financieras.</p> <p>Componente: 4. Procesos de Gestión del Transporte Simplificados y Mejorados.</p> <p>Actividades: 5. Actualizar marcos jurídicos para la actualización del transporte público y privada. 6. Realizar capacitaciones al personal para la simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte público. 7. Implementar nuevas tecnologías de la información para el proceso de gestión del transporte público. 8. Renovaciones de vehículos de servicio de transporte público. 9. Rehabilitación de infraestructuras viales y de transporte. 10. Componente: Sistema de Transporte público masivo implementados.</p> <p>Actividades 11. Sistema de transporte integrado 12. Sistema integral de transporte en la zona metropolitana de la ciudad de Oaxaca 13. Transporte público gratuito</p>		<p>componentes y fin que actualmente no considera.</p> <p>3. Hacer explícitas las reglas de operación, sobre todo en lo tocante a los procedimientos de operación y sistematización de la información de los beneficiarios del programa.</p>
--	---	--	--

	De acuerdo con el análisis aplicado a los 17 indicadores que integran la MIR, se obtuvo un promedio final del 63.5% de los indicadores que cumplen con las 5 características que señala la pregunta: El 94.2% de los indicadores del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, no cumplen con la característica de ser Monitoreable.	En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del programa (Fin, Propósito, Componentes y Actividades), existen indicadores para medir el desempeño del mismo con las siguientes características: Claros Relevantes Económicos Monitoreables Adecuados	1. Construir los mecanismos y procedimientos que permitan monitorear el comportamiento de cada uno de los indicadores. 2. Definir claramente la relevancia de cada uno de los indicadores.
	El programa no cuenta con Fichas Técnicas de sus indicadores, se solicitaron y se nos envió la Matriz de Indicadores para Resultados.	Las Fichas Técnicas de los indicadores del programa cuentan con la siguiente información: Nombre. Definición. Método de cálculo. Unidad de Medida. Frecuencia de medición. Línea base. Metas. Comportamiento del indicador (ascendente, descendente, regular o nominal).	Elaborar la ficha técnica de cada uno de los indicadores del programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado. Incluir en la MIR la definición , unidad de medida y la línea base en cada uno de los indicadores

	<p>De acuerdo con el análisis aplicado a las 17 metas de los indicadores de la MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, todas integran en un solo concepto la meta y un texto que se interpreta como unidad de medida.</p> <p>Es decir, la MIR no contempla en la construcción del indicador la Unidad de Medida.</p> <p>El análisis aplicado a las metas de los indicadores, da como resultado general 52.93% de cumplimiento de acuerdo con las características solicitadas en la pregunta.</p> <p>Adicionalmente no hay claridad en las metas y la expresión numérica es confusa.</p> <p>La MIR del Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado, no especifica para ningún indicador, un apartado que defina la Unidad de Medida.</p>	<p>Las metas de los indicadores de la MIR del programa tienen las siguientes características: Cuentan con unidad de medida.</p> <p>Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas.</p> <p>Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Es importante definir la unidad de medida por separado en todos los indicadores. 2. Revisar la expresión numérica de la meta. 3. Valorar la permanencia de aquellos indicadores que miden actividades adjetivas relacionadas con la ejecución del gasto corriente. 4. Elaborar y elevar a rango de oficiales las fichas técnicas de todos los indicadores de la MIR
	<p>El 11.7% de los medios de verificación de los indicadores no son accesibles a cualquier persona. Es muy recomendable revisar cada uno de los medios de verificación, y en cada caso, precisar los aspectos que puedan ser abiertos y dispuestos al público en aras de la transparencia.</p>	<p>¿Cuántos de los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación con las siguientes características? Oficiales o institucionales.</p> <p>Con un nombre que permita identificarlos. Permiten reproducir el cálculo del indicador.</p> <p>Públicos, accesibles a cualquier persona</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sistematizar los medios de verificación de cada uno de los indicadores. 2. Convertir los reportes y controles en medios de verificación accesibles al público. 3. Establecer los medios de verificación de forma que puedan ser fácilmente consultables, de acuerdo a lo establecido en la recomendación de la evaluación anterior.

	<p>Los medios de verificación como aparecen plasmados en la MIR impiden responder si corresponden con los aspectos que esta pregunta busca. Toda vez que no está disponible, de acuerdo con la MIR, y no se cuenta con información adicional del medio de verificación “Sistema de Control y Administración de Concesiones”, no es posible determinar si es el medio de verificación necesario para calcular el indicador. Éste, por cierto, llamado “razón de motorización de vehículo de transporte público masivo” como su nombre y fórmula de cálculo precisan, depende del número de vehículos motorizados registrados y, como tal, de cualquier manera quedará muy por debajo del Fin, que se refiere al ordenamiento de integral de la movilidad en el Estado de Oaxaca, lo cual exorbita la limitada visión de registro y control vehicular, por lo que, el indicador es prescindible para el Fin. A contrapelo de la MML; en el nivel de Propósito no existe uno, sino tres indicadores, del medio de verificación de ellos, únicamente se conoce el nombre: Sistema de Administración y Control de la SEMOVI que se complementa con el Sistema de Ingresos de Oaxaca, los cuales también a separándose de la MML, parecen ser sistemas cerrados para uso exclusivo del servicio público del gobierno del Estado. Los medios de verificación son insuficientes para cubrir este nivel. Es necesario concebir y crear una razón matemática o un índice compuesto, a partir de los tres indicadores, a efecto poder tener en un solo indicador el avance del programa y contar con el medio de verificación único, público y transparente.</p>	<p>Considerando el conjunto Objetivo-Indicadores-Medios de verificación, es decir, cada renglón de la MIR del programa es posible identificar lo siguiente: Los medios de verificación son los necesarios para calcular los indicadores, es decir, ninguno es prescindible. Los medios de verificación son suficientes para calcular los indicadores. Los indicadores permiten medir, directa o indirectamente, el objetivo a ese nivel.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Es necesario concebir y crear una razón matemática o un índice compuesto, a partir de los tres indicadores, a efecto poder tener en un solo indicador el avance del programa y contar con el medio de verificación único, público y transparente. 2. Se requiere elaborar las fichas de indicadores y los medios de verificación de cada componente del programa 126.
--	---	--	---

APARTADO DE LA EVALUACIÓN	FODA	PREGUNTA	RECOMENDACIÓN
FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES			
<p>Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y federales.</p>	<p>El sujeto evaluado no documentó y explicó alguna correlación, complementariedad o coincidencia con otros programas estatales y federales, sin embargo, la instancia evaluadora considera que esta si existe y debe ser documentada por la Unidad Responsable del Programa.</p> <p>a) El Propósito de los programas y/o acciones de desarrollo en otros niveles de gobierno. ONU-ODS Dentro de uno de sus objetivos este programa tiene el de "Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos", cuya meta es que de aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética. Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impulsar el desarrollo de las ciudades contribuyendo a solucionar el crónico deterioro de la movilidad urbana, mejorando la calidad de vida de sus habitantes e incrementando su productividad y competitividad. • Promover la planeación del desarrollo urbano y metropolitano atendiendo a políticas y proyectos de vialidad y transporte urbano sustentable para alcanzar el mejor arreglo posible en el transporte, la mayor satisfacción de la población que atiende y la minimización de las externalidades 	<p>¿Con cuáles programas estatales, federales y/o acciones de desarrollo en otros niveles de gobierno y en qué aspectos, el programa evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?</p>	<p>1. Establecer y documentar complementariedad o coincidencia con otros programas estatales y federales vinculados con el Programa 126 Fortalecimiento y modernización del transporte público y privado del Estado.</p>

	<p>negativas (pérdidas de tiempo masivas, contaminación, accidentes).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apoyar el desarrollo integral de sistemas de transporte público sustentables, eficientes, seguros, cómodos y con tarifas accesibles que generen ahorros en costos de operación y tiempo de traslado a los usuarios. • Beneficiar principalmente a la población de menores ingresos con transporte masivo que favorezca su accesibilidad e inclusión social. • Respaldar las políticas de uso eficiente de la energía, con proyectos de transporte masivo y racionalización del uso de automóviles. <p>Movilizar el capital privado en proyectos de inversión en transporte urbano masivo que sean financieramente viables, con el apoyo de recursos públicos (federal, estatal, municipal).</p> <p>b) La definición de la población objetivo, ONU-ODS</p> <p>Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades y cuya meta es que para el mismo año de la meta anterior, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.</p> <p>Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo</p> <p>La población de las entidades públicas federales, estatales o municipales</p> <p>c) Los tipos de apoyo otorgados por el</p>		
--	---	--	--

	<p>programa ONU-ODS Apoyar en programas que consideren la necesidad de integrarla la movilidad, priorizando el transporte público sobre el privado y racionalizar la circulación urbana.</p> <p>Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo Los apoyos que otorga el Fondo para el desarrollo de proyectos de transporte masivo a entidades públicas federales, estatales o municipales, así como a concesionarios, son los siguientes: Apoyos para Estudios • Créditos o recursos a fondo perdido para la elaboración de Estudios Apoyos para la inversión en Proyectos • Aportaciones Recuperables y No Recuperables, según lo requiera el proyecto • Apoyos para financiar inversión en equipos de transporte masivo, sus talleres y depósitos a través de deuda subordinada, capital o garantías, según lo requiera el proyecto.</p>		
OPORTUNIDADES Y AMENAZAS			

XII. CONCLUSIONES

Sustentabilidad, acceso económico y eficiente, y seguridad de toda la población, son las características de los bienes y servicios públicos necesarios para lograr la modernización integral del transporte público y privado del Estado de Oaxaca; sin embargo, la mayor parte de las actividades, componentes, propósito y objetivo del Programa 126 están orientadas, preferentemente, al control vehicular, lo cual queda por debajo de la modernización integral de la movilidad para las personas en la entidad, comprometido en el Plan Estatal de Desarrollo 2016 – 2022.

Aunado a la anterior, es importante precisar que, al igual que otros programas considerados en esta Evaluación del PAE 2019, el Programa 126 Modernización del Transporte Público y Privado del Estado de Oaxaca no existe, desde el punto de vista programático y presupuestal; esto significa, que no hay un documento que pueda ser considerado

El Programa; cuenta con información parcial, concentrada en uno de los componentes, e información dispersa y casi siempre inconexa, partes de lo que sí podría llegar a ser un programa administrativo, si se toman en cuenta la observaciones, recomendaciones y conclusiones de esta evaluación. Y es posible afirmar que no existe presupuestalmente, ya que la mayoría de las actividades y los componentes del Programa, salvo las atinentes al control vehicular, sus respectivas metas e indicadores, no aparecen en los documentos, sistemas y modalidad presupuestales y de control de gasto.

Justificación de la creación y del diseño del programa

La valoración de este apartado es de 41.7% de respuestas positivas al obtener 5 puntos positivos de 12 posibles.

A pesar de que se cuenta con un diagnóstico de la movilidad en el Estado de Oaxaca, además del Programa Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes que también aborda el asunto, y que la información contenida en ellos se recoge parcialmente en los Árboles de Problemas y de objetivos, no se cuenta con una teoría de cambio; una explicación lógica que responda las preguntas: ¿por qué ocurren las cosas? y ¿cómo se puede intervenir desde la esfera gubernamental para cambiarlas en el sentido que más y mejor sirva a la población del Estado? Es decir, un planteamiento teórico que construya a partir de los valores de sustentabilidad, acceso económico y eficiente, así como seguridad de toda la población, que fueron identificados en el diagnóstico mencionado.

Sería útil que el sujeto evaluado realizara un recuento de las experiencias de políticas públicas, en el ámbito nacional o internacional, que tuvieron o tienen como objetivo la atención del problema señalando sus logros, fallos y resultados.

De cualquier forma, la imitación de prácticas exitosas solamente puede realizarse si se ha definido con claridad la vocación del programa. Esta evaluación detecta que en la realidad, se ha limitado a la continuidad inercial de tareas orientadas a lograr el control de vehículos automotores del

servicio público y privado de transporte, así como vehículos particulares, y de los conductores de todos ellos, por medio del registro.

Se incurre en el error de igualar, como si fueran sinónimos, registro, regulación y control, y se parte de la premisa falsa de que, al registrar los vehículos, se garantiza la movilidad de las personas.

Contribución a la(s) meta(s) y objetivo(s) Estatal(es) y/o sectorial(es)

En este apartado se alcanzó un porcentaje del 75%, al alcanzar 6 puntos de 8 posibles. El programa coincide con el Eje IV del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022, específicamente con el Objetivo 4: "Ordenar de modo integral el transporte del estado de Oaxaca", a través de la Estrategia 4.1 "Crear la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca y reformar el marco legal y normativo que contemple esquemas y organismos de gestión metropolitana de la movilidad", la estrategia 4.2 "Actualizar y complementar la información, análisis técnico, económico y financiero y anteproyecto del Sistema Integral del Área Metropolitana de Oaxaca" y la estrategia 4.3 "Concretar el Programa Sectorial de Movilidad del Estado de Oaxaca" y la estrategia 4.8: "Mejorar el Programa de Regularización y Reemplazamiento".

Ocurre de la misma manera con las metas del Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes, con el que contribuye en simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte, regulación del transporte público y prestación de servicios de control vehicular. Pero sigue haciendo falta el programa institucional de movilidad integral, en el que tengan asidero las actividades y componentes, las metas, los indicadores y medios de verificación de las acciones gubernamentales orientadas a modernizar integralmente la movilidad, adicionales a la pura regulación de automotores o al control vehicular.

Población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad

Este apartado alcanzó la calificación más baja de la evaluación con un 25% al sumar 5 puntos de 20 posibles como positivos.

No existe un documento que cuantifique el área de enfoque de la población potencial y objetivo del programa, ni los mecanismos de elegibilidad. Aunque el sujeto evaluado proporcionó la cifra de 665,668, no especifica si son concesiones o personas.

Por otra parte, en el diagnóstico se realiza el análisis del servicio, que se centra en el número de concesiones entregadas por la UR en las 8 regiones del Estado de Oaxaca, pero nunca especifica que sea su área de enfoque objetivo.

Es muy recomendable establecer el área de enfoque objetivo a partir del problema del Programa para establecer un vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre los documentos de planeación del Programa y su operación para precisar los bienes y servicios públicos que se pueden esperar. Al cumplir esta recomendación el Programa ganará sistematicidad que será útil en todos sus aspectos.

Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención

El apartado alcanza un porcentaje del 58.3, sumando 7 características positivas de 12 posibles. La ausencia de información es el principal obstáculo para la evaluación del programa, sobre todo en este aspecto a evaluar. Puntuales, las recomendaciones que se formulan apuntan en la dirección de elaborar manuales, establecer registros confiables, levantar la información con base

en protocolos y formatos diseñados expresamente y, en general en sistematizar los datos con los que opera el programa para estar en posibilidad de transparentar padrones de beneficiarios y mecanismos de atención, en aras de eficiencia y transparencia.

Matriz de Indicadores para Resultados

Por lo que respecta al análisis de la MIR, se alcanzaron 17 puntos de 40 posibles, alcanzando un 42.5% de efectividad.

En cuanto al Fin, Propósito y componentes es necesario revisar y el Árbol de problemas y a partir de ello, replantear el objetivo y fin del programa, y vincularlo al Programa Sectorial que sí le corresponda o, en su defecto, reconsiderar a la Unidad Responsable de la ejecución del programa.

Reformular la MIR, para resolver la contradicción que prevalece entre el Objetivo y el Fin, respecto del Programa 126 y que irradia a todas las actividades y componentes.

Replantear el propósito del programa ya que la regulación del parque vehicular público y privado, siendo indispensable, por sí sola, no resuelve los desafíos presentes y futuros de la movilidad en el Estado de Oaxaca.

Elaborar, a partir de las tasas de variación propuestas como indicadores, un índice compuesto, de modo que el programa pueda tener un solo objetivo y medio de verificación y no 3 y 6, respectivamente, como sucede ahora.

Y cambiar el enfoque centralmente regulatorio, por otro que responda a las necesidades sociales identificadas en el diagnóstico.

Son las principales recomendaciones de este apartado

Presupuesto y rendición de cuentas

83.3% de puntos positivos alcanza este apartado, con 10 de 12 puntos posibles.

La modalidad presupuestaria del programa no es consistente con el problema público o necesidad pues, de acuerdo con el Árbol de Problema, éste consiste en: “La población del Estado de Oaxaca

No cuenta con un Sistema de Transporte regulado” y de acuerdo a la MIR el objetivo es “Ordenar de manera integral del transporte del Estado”. El presupuesto autorizado para el año 2019 solo contempla gastos en operación, gastos en mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario, y dos subprogramas que son el proceso de gestión y el otorgamiento de concesiones, lo que quiere decir que el presupuesto solo se aplica fundamentalmente para el gasto corriente y la administración a la que aluden los componentes uno y dos (Acciones de Gestión y Procesos de Gestión de Transporte Simplificado), así como a la concesiones otorgadas a las que se refiere el componente tres, con lo cual se pretende cumplir con el objetivo del programa y resolver el problema identificado

Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y federales

El sujeto evaluado no documentó y explicó alguna correlación, complementariedad o coincidencia con otros programas estatales y federales, sin embargo, la instancia evaluadora considera que esta si existe y debe ser documentada por la Unidad Responsable del Programa.

Con los ODS de la Agenda 2030 complementa el objetivo consistente en “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos”, cuya meta es que de aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética.

Asimismo coincide con el Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo, que busca Impulsar el desarrollo de las ciudades contribuyendo a solucionar el crónico deterioro de la movilidad urbana, mejorando la calidad de vida de sus habitantes e incrementando su productividad y competitividad.

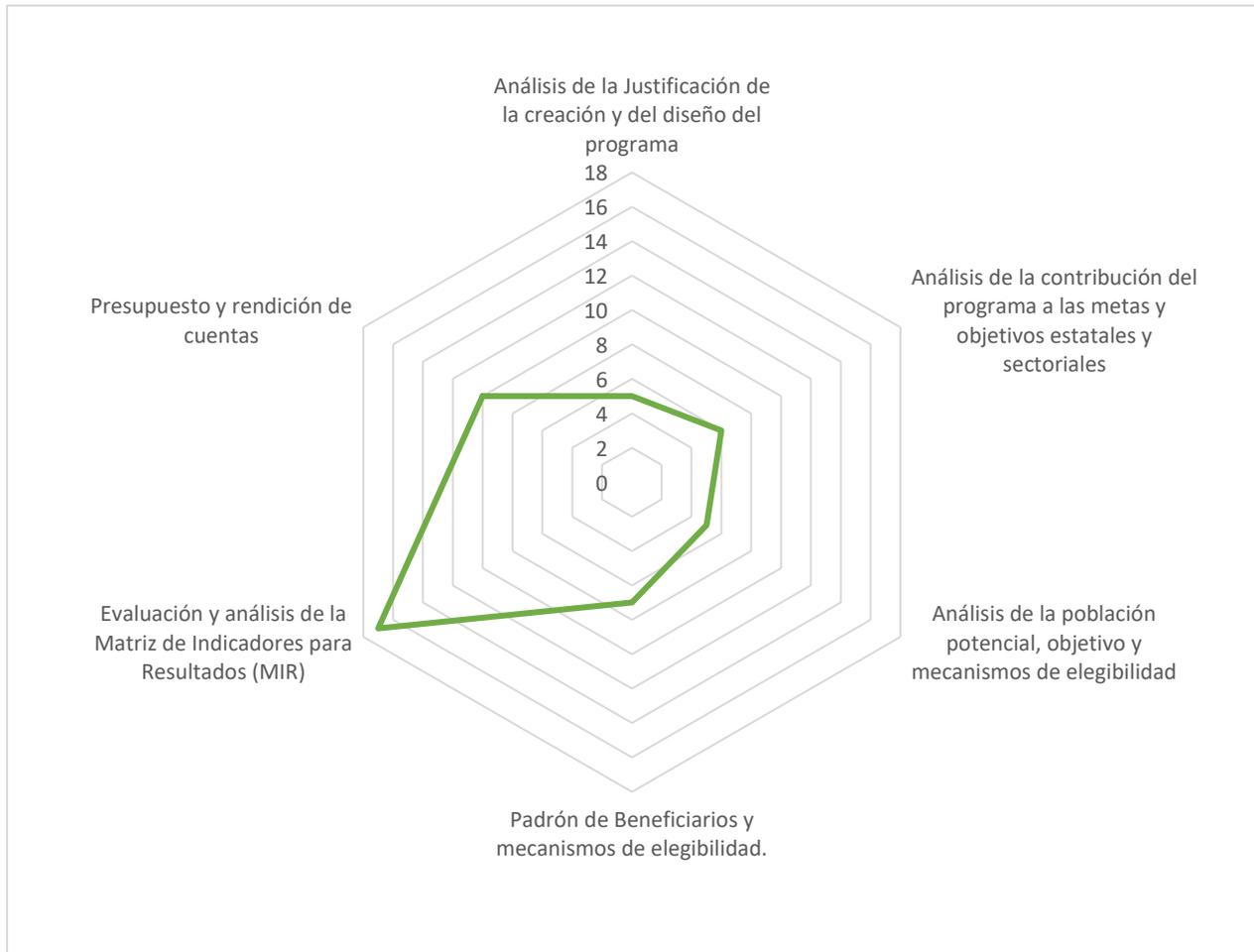
En cuanto a la Unidad Responsable que opera el Programa es importante señalar que, considerando la amplitud de tareas que se requerirán y la necesidad de abarcar todo el territorio y a toda la población, en caso de replantearse el programa completo, como se ha sugerido en esta evaluación, será conveniente y oportuno agregar un enfoque de transversalidad, de modo que las tareas de prevención y consolidación de una cultura de la prevención, como ingrediente de la necesaria resiliencia, involucre a más dependencias del gobierno, notablemente las de los sectores, salud, educación y gobierno interior o gobernación.

La valoración general del programa alcanzó un porcentaje del 48.1%, alcanzando un total de 50 puntos de 104 posibles en las características positivas de las preguntas que reflejan una medición cuantitativa.

Tabla 2. "Valoración Final del programa"

Tema	Nivel	Justificación
Justificación de la creación y del diseño del programa	5	No existe teoría del cambio, se subestiman las actividades para mejorar la movilidad y se sobreestiman las de control vehicular.
Contribución a la(s) meta(s) y objetivo(s) Estatal(es) y/o sectorial(es)	6	Existen documentos de planeación que precisan la contribución del Programa con metas estatales. Únicamente falta el programa institucional.
Población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad	5	Carece de método, lógica y metas, así como de registros confiables acerca de beneficiarios y mecanismos.
Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención	7	Además de registros dispersos y de dudosa oficialidad, carece de información objetiva, sistematizada y transparente.
Matriz de Indicadores para Resultados	17	Verticalmente, el Fin del programa exorbita al objetivo y horizontalmente a su indicador y mecanismos de verificación.
Presupuesto y rendición de cuentas	10	Prácticamente no existe información para poder evaluar.
Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y federales	N/A	Está abierta una importante ventana de oportunidad para vincularse con instancias y programas federales para consolidar el Programa.
Valoración final	48.07	

Gráfica de radar



XIII. FICHA TÉCNICA CON LOS DATOS GENERALES DE LA INSTANCIA EVALUADORA Y EL COSTO DE LA EVALUACIÓN

Aspecto	Respuesta
Nombre o denominación de la evaluación	Evaluación Específica de Diseño del programa 126 Fortalecimiento y modernización del transporte público y Privado del Estado
Nombre o denominación del programa evaluado	126 Fortalecimiento y modernización del transporte público y Privado del Estado
Ramo	
Unidad (es) Responsable (s) de la operación del programa	Secretaría de movilidad
Titular de la Unidad (es) Responsable (s) de la operación del programa	Lic. Mariana Erandi Nassar Piñeyro
Año del Programa Anual de Evaluación (PAE) en que fue considerada la evaluación	2020
Instancia de Coordinación de la evaluación	Secretaría de movilidad
Año de conclusión y entrega de la evaluación	2020
· Nombre del coordinador de la evaluación	Miguel Ángel Bedoya Sánchez
Tipo de evaluación	Específica de Diseño
Nombre de la Instancia Evaluadora	Estrategia Integral Consultores, S.A. de C.V.
Nombre del (a) coordinador (a) externo (a) de la evaluación	Miguel Ángel Bedoya Sánchez
Nombres de los principales colaboradores	Ernesto Estrada Almazán
	Juan Roberto Calderón Maya
Nombre de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)	Jefatura de la Gobernatura
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	\$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

XIV. FUENTES DE INFORMACIÓN

Árbol de Problemas.

Árbol de Objetivos.

Matriz de Indicadores para Resultados 2019.

Diagnóstico Secretaría de Movilidad.

Plan Estatal de Desarrollo 2016 - 2022

Plan Estratégico Sectorial Gobierno Moderno 2016 – 2022.

Plan Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes.

Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca.

Reglamento de Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca.

Sistemas de información SEMOVI.

Manual de organización de la Secretaría de Vialidad y Transporte.

Bitácora aportada por la ITE

Manual de sistemas de Información:

Sistema y control y Administración de concesiones de concesiones (SICAC).

Sistema de citas.

<https://citas.semovioaxaca.gob.mx/cita>

Sistema de consulta de concesionarios y trámites.

<https://consultas.ui.semovioaxaca.gob.mx/consulta>

Sistema de permisos provisionales. Servicio particular.

<http://permisos.sicac.semovioaxaca.gob.mx/#/>

Sistema de rutas de Transporte Público.

<http://rutas.semovioaxaca.gob.mx/>

Sistema de consulta de programa RETO.

<http://consulta.reto.semovioaxaca.gob.mx>

Sistema de permisos provisionales. Servicio Público Concesiona.

<http://permisos.dc.semovioaxaca.gob.mx/>

Sistema de generación e impresión NIM.

<http://nims.dt.semovioaxaca.gob.mx/>

Sistema de capturas de tarjetón de tarifas.

<http://tarifas.dt.semovioaxaca.gob.mx/>

Sistema de dictámenes de expedientes para renovación de concesión.

<http://dictámenes.dc.semovioaxaca.gob.mx>

Sistema para revisión de revista y cromática.

<https://revista.dt.semovioaxaca.gob.mx/login>

Sistema de exámenes para licencias de manejo.

<https://examen.dle.semovioaxaca.gob.mx/examen>

Sistema de comprobación de pagos.

Índice de Movilidad Urbana 2019 del IMCO, en:

https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/1%CC%81Indice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf

Presupuesto Ejercicio Fiscal 2019

Transparencia:

<https://consultapublicamx.inai.org.mx/vut---web/faces/view/consultaPublica.xhtml#inicio>

Portal institucional:

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

<https://scco.oaxaca.gob.mx/archivosaplicabilidad/71/aplicabilidad.docx>

<https://www.oaxaca.gob.mx/semovi/transparencia/#tablaActualizacion>

Portal institucional de la Secretaría de Movilidad:

<https://www.oaxaca.gob.mx/semovi/wp-content/uploads/sites/34/2018/11/formato---de---solicitud---de---Acceso---a---la---Informaci%C3%B3n---P%C3%BAblica.docx>

<https://oaxaca.infomex.org.mx/>

CONEVAL:

<https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/IPFE/Paginas/historico.aspx>

Sistema Estatal de Seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora (SESAM)

XV. ANEXOS

Anexo 1. Ficha características del programa

Datos Generales	Número y nombre del Pp	126 Fortalecimiento y modernización del transporte público y Privado del Estado
	Unidad responsable Coordinadora	Secretaría de Movilidad
	Unidad responsable Participantes	Secretaría de Movilidad
	Año de inicio de operación	2017
	Fuente (s) de financiamiento	Gasto Corriente
	Ramo	
	Nombre del responsable titular del programa	Lic. Mariana Erandi Nassar Piñeyro
	Teléfono del contacto	9515016691 Ext. 1100
	Correo electrónico del contacto	
Objetivos	Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible con el que está alineado	Ordenar de modo Integral el Transporte del Estado de Oaxaca
	Eje del PED con el que está alineado	Oaxaca Productivo e Innovador
	Objetivo del PED con el que está alineado	El programa está vinculado con el Eje IV del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022, específicamente con el Objetivo 4: "Ordenar de modo integral el transporte del estado de Oaxaca", a través de la Estrategia 4.1 "Crear la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca y reformar el marco legal y normativo que contemple esquemas y organismos de gestión metropolitana de la movilidad", la estrategia 4.2 "Actualizar y complementar la información, análisis técnico, económico y financiero y anteproyecto del Sistema Integral del Área Metropolitana de Oaxaca" y la estrategia 4.3 "Concretar el Programa Sectorial de Movilidad del Estado de Oaxaca" y la estrategia 4.8: "Mejorar el Programa de Regularización y Reemplacamiento".
	Programa (Sectorial, especial o institucional) con el que está alineado	Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes
	Objetivo (Sectorial, especial o institucional) con el que está alineado	Simplificación y mejora de los procesos de gestión del transporte, regulación del transporte público y prestación de servicios de control vehicular.

	Problema o necesidad que el Pp pretende atender, atenuar o resolver	La población del Estado de Oaxaca no cuenta con un Sistema de Transporte regulado.
	Propósito del programa	El Sistema de Transporte del Estado de Oaxaca se encuentra regulado.
	Descripción de los bienes o servicios que ofrece el Pp	<p>Vehículos de transporte público masivo</p> <p>Vehículos públicos y privados</p> <p>Acciones de gestión</p> <p>Gestiones administrativas y financieras</p> <p>Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados</p> <p>Normas aprobadas</p> <p>Personal capacitado</p> <p>Nuevas tecnologías</p> <p>Estudios técnicos de factibilidad</p> <p>Vehículos de transporte público renovados</p> <p>Conductores capacitados</p> <p>Vehículos registrados en el sistema del registro estatal de transporte</p> <p>Servicios de control vehicular</p> <p>Licencias de conductor</p> <p>Tarjetas de circulación</p> <p>Dispositivos tecnológicos para la supervisión y control de transporte público</p> <p>Autobuses que operan el sistema de transporte integrado de la zona metropolitana de la Ciudad de Oaxaca</p> <p>Valoraciones positivas</p> <p>Usuarios transportados en vehículos no motorizados</p> <p>Usuarios del transporte gratuito trasladados</p>
Población potencial*	Definición	Ocho regiones del Estado
	Cuantificación	Total: 665,668
Población Objetivo*	Definición	Todo el territorio del Estado
	Cuantificación	Total: 665,668
Población atendida*	Definición	N/A
	Cuantificación	N/A
Presupuesto para el año evaluado	Presupuesto original (MDP)	\$231'610,991.07
	Presupuesto modificado (MDP)	N/A (No hay documento oficial que lo acredite).
	Presupuesto ejercido (MDP)	N/A (No hay documento oficial que lo acredite).
	Tipo de recurso (fuente)	Estatal
Focalización	Unidad territorial del programa	Todo el Estado de Oaxaca
Metas	Fin	2.2000
	Propósito	34.7884
	Componentes	*Acciones de gestión realizadas UR109----100.0000 Total----100.0000

		<p>*Procesos de gestión del Transporte simplificados y mejorados. UR109---100.0000 Total----100.0000</p> <p>*Concesiones otorgadas UR109---100.0000 Total----100.0000</p> <p>*Servicios de control vehicular prestados UR109---100.0000 Total----100.0000</p>
Valoración	Resumen de la valoración de la pertinencia del diseño del Pp respecto a la atención del problema o necesidad.	

Anexo 2. Metodología para la cuantificación de las poblaciones potencial y objetivo

NO APLICA

Anexo 3. Procedimiento para la actualización de las bases de datos de beneficiarios

NO APLICA

Anexo 4. Matriz de Indicadores para Resultados del programa y Propuesta de mejora de la MIR

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



DATOS DEL PROGRAMA						
PROGRAMA 126 FORTALECIMIENTO Y MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO DEL ESTADO						
UR Responsable: 109 SECRETARÍA DE MOVILIDAD						
ALINEACIÓN						
Eje del Estado de Desarrollo INNOVADOR		TEMA: COMUNICACIONES Y TRANSPORTES		OBJETIVO: ORDENAR DE MODO INTEGRAL EL TRANSPORTE DEL ESTADO DE OAXACA.		
SECTOR: COMUNICACIONES Y TRANSPORTES		SUBSECTOR: MOVILIDAD				
POBLACIÓN O ÁREA DE ENFOQUE POTENCIAL						
Atributo de la población o área de enfoque: SISTEMA DE TRANSPORTE DEL ESTADO		Hombres: 0		Mujeres: 0		Total: 1
INDICADORES PARA RESULTADOS						
NIVEL	RESUMEN NARRATIVO	INDICADOR			MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
		1. NOMBRE	2. FÓRMULA DE CÁLCULO	3. TIPO		
		4. DIMENSIÓN	5. FRECUENCIA	6. SENTIDO		
		7. META ANUAL				
FIN	CONTRIBUIR A ORDENAR DE MODO INTEGRAL LA MOVILIDAD DEL ESTADO DE OAXACA	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 3- ESTRATÉGICO 4- EFICACIA 5- ANUAL 6- ASCENDENTE 7- 2,2000			SISTEMA DE CONTROL Y ADMINISTRACIÓN DE CONCESIONES (SICAC) NO DISPONIBLE EN LÍNEA PROXIMAMENTE 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	EL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE OAXACA SE ENCUENTRA REGULADO	1- TASA DE VARIACIÓN DE LOS VEHÍCULOS PÚBLICOS Y PRIVADOS REGISTRADOS EN EL ESTADO 2- [(NUMERO DE VEHÍCULO PÚBLICOS Y PRIVADOS REGISTRADOS EN EL AÑO T/NUMERO DE VEHÍCULOS PÚBLICOS Y PRIVADOS REGISTRADOS AÑO BASE)-1]*100 3- ESTRATÉGICO 4- EFICACIA 5- ANUAL 6- ASCENDENTE 7- 34,788%			Reporte del Sistema de Ingresos de Oaxaca de la Secretaría de Finanzas bajo resguardo de la Subsecretaría de Operación y Control del Transporte	QUE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EN EL ESTADO TENGAN INTERÉS DE REGISTRARSE EN EL ESTADO DE OAXACA
COMPONENTE	ACCIONES DE GESTIÓN PARA LA REGULACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REALIZADAS	1- PORCENTAJE DE ACCIONES DE GESTIÓN REALIZADAS 2- (NUMERO DE ACCIONES DE GESTIÓN REALIZADAS/NUMERO DE ACCIONES DE GESTIÓN PROGRAMADAS A REALIZAR)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- SEMESTRAL 6- ASCENDENTE VARIABLES DEL INDICADOR 7- ACCIONES DE GESTIÓN REALIZADAS UR 109 ---- 100.0000 TOTAL ---- 100.0000			UR 109 CONTROL INTERNO DE LA DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA DE LA SEMOVI	UR 109 EL RECURSO ASIGNADO ESTA DISPONIBLE EN TIEMPO Y FORMA

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

NIVEL	RESUMEN NARRATIVO	INDICADOR				MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
		1. AÑO INICIALES	2. FÓRMULA DE CÁLCULO	3. TIPO	4. SENTIDO		
COMPONENTE	CONCESIONES OTORGADAS	1- PORCENTAJE DE CONCESIONES OTORGADAS 2- (NÚMERO DE CONCESIONES OTORGADAS REALIZADAS)/(NÚMERO DE CONCESIONES OTORGADAS PROGRAMADAS)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- SEMESTRAL 6- ASCENDENTE 7- CONCESIONES OTORGADAS UR 109 ---- 100.0000 TOTAL ---- 100.0000	5. FRECUENCIA	6. SENTIDO	UR 109 Sistema de Control y Administración de Concesiones de la Unidad de Informática de la SEVITRA	UR 109 LOS PRESTADORES DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE ESTÁN INTERESADOS EN REGULARIZARSE	
ACTIVIDAD	REALIZAR ESTUDIOS TÉCNICOS DE FACTIBILIDAD PARA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO	1- PORCENTAJE DE ESTUDIOS TÉCNICOS DE FACTIBILIDAD REALIZADOS PARA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO 2- (NÚMERO DE ESTUDIOS TÉCNICOS DE FACTIBILIDAD REALIZADOS)/(NÚMERO DE ESTUDIOS TÉCNICOS DE FACTIBILIDAD PROGRAMADOS PARA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- TRIMESTRAL 6- ASCENDENTE 7- NÚMERO DE ESTUDIOS TÉCNICOS DE FACTIBILIDAD REALIZADOS PARA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO UR 109 ---- 50.0000 TOTAL ---- 50.0000			UR 109 Control interno de la Dirección de Planeación y Estudios de la SEVITRA	UR 109 LOS PRESTADORES DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE ESTÁN INTERESADOS QUE LA OPERACIÓN ESTÉ SUSTENTADA POR ESTUDIOS TÉCNICOS.	
ACTIVIDAD	PROMOVER LAS RENOVACIONES DE VEHÍCULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	1- PORCENTAJE DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO RENOVADOS 2- (NÚMERO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO RENOVADOS REALIZADOS)/(NÚMERO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO RENOVADOS PROGRAMADOS)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- TRIMESTRAL 6- ASCENDENTE 7- NÚMERO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO RENOVADOS UR 109 ---- 1000.0000 TOTAL ---- 1000.0000			UR 109 Sistema de Control y Administración de Concesiones de la Unidad de Informática de la SEVITRA	UR 109 EXISTE INTERÉS DE LOS CONCESIONARIOS PARA RENOVAR SUS VEHÍCULOS	
ACTIVIDAD	REALIZAR CAPACITACIONES A LOS CONDUCTORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	1- PORCENTAJE DE CONDUCTORES CAPACITADOS 2- (NÚMERO DE CONDUCTORES CAPACITADOS REALIZADO)/(NÚMERO DE CONDUCTORES CAPACITADOS PROGRAMADOS)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- TRIMESTRAL 6- ASCENDENTE 7- NÚMERO DE CONDUCTORES CAPACITADOS UR 109 ---- 5897.0000 TOTAL ---- 5897.0000			UR 109 Certificados resguardados en la Dirección de Educación y Vinculación de la SEVITRA	UR 109 EXISTE INTERÉS DE LOS CONDUCTORES PARA CAPACITARSE	

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

NIVEL	RESUMEN NARRATIVO	INDICADOR				MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
		1. AÑO INICIALES	2. FÓRMULA DE CÁLCULO	3. TIPO	4. SENTIDO		
COMPONENTE	SERVICIOS DE CONTROL VEHICULAR PRESTADOS	1- PORCENTAJE DE SERVICIOS DE CONTROL VEHICULAR PRESTADOS 2- (NÚMERO DE SERVICIOS DE CONTROL VEHICULAR PRESTADOS)/(NÚMERO DE SERVICIOS DE CONTROL VEHICULAR PROGRAMADOS)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- SEMESTRAL 6- ASCENDENTE 7- SERVICIOS DE CONTROL VEHICULAR PRESTADOS UR 109 ---- 100.0000 TOTAL ---- 100.0000	5. FRECUENCIA	6. SENTIDO	UR 109 Reporte del Sistema de Ingresos de Oaxaca de la Secretaría de Finanzas bajo resguardo de la Dirección de Emplacamiento.	UR 109 QUE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EN EL ESTADO TENGAN INTERÉS DE REGISTRARSE EN EL ESTADO DE OAXACA	
ACTIVIDAD	EMITIR LICENCIAS DE CONDUCIR	1- PORCENTAJE DE LICENCIAS EMITIDAS 2- (NÚMERO DE LICENCIAS DE CONDUCIR EMITIDAS REALIZADAS)/(NÚMERO DE LICENCIAS DE CONDUCIR EMITIDAS PROGRAMADAS)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- TRIMESTRAL 6- ASCENDENTE 7- NÚMERO DE LICENCIAS EMITIDAS UR 109 ---- 155000.0000 TOTAL ---- 155000.0000			UR 109 Reporte del Sistema de Ingresos de Oaxaca de la Secretaría de Finanzas bajo resguardo de la Dirección de Emplacamiento.	UR 109 QUE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EN EL ESTADO TENGAN INTERÉS DE REGISTRARSE EN EL ESTADO DE OAXACA	
ACTIVIDAD	EMITIR TARJETAS DE CIRCULACIÓN	1- PORCENTAJE DE TARJETAS DE CIRCULACIÓN EMITIDAS 2- (NÚMERO DE TARJETAS DE CIRCULACIÓN EMITIDAS REALIZADAS)/(NÚMERO DE TARJETAS DE CIRCULACIÓN EMITIDAS PROGRAMADAS)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- TRIMESTRAL 6- ASCENDENTE 7- NÚMERO DE TARJETAS DE CIRCULACIÓN EMITIDAS UR 109 ---- 192000.0000 TOTAL ---- 192000.0000			UR 109 Reporte del Sistema de Ingresos de Oaxaca de la Secretaría de Finanzas bajo resguardo de la Dirección de Emplacamiento.	UR 109 QUE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EN EL ESTADO TENGAN INTERÉS DE REGISTRARSE EN EL ESTADO DE OAXACA	
ACTIVIDAD	EMITIR PLACAS DE CIRCULACIÓN	1- PORCENTAJE DE PLACAS DE CIRCULACIÓN EMITIDAS 2- (NÚMERO DE PLACAS DE CIRCULACIÓN EMITIDAS REALIZADAS)/(NÚMERO DE PLACAS DE CIRCULACIÓN EMITIDAS PROGRAMADAS)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- TRIMESTRAL 6- ASCENDENTE 7- NÚMERO DE PLACAS DE CIRCULACIÓN EMITIDAS UR 109 ---- 78086.0000 TOTAL ---- 78086.0000			UR 109 Reporte del Sistema de Ingresos de Oaxaca de la Secretaría de Finanzas bajo resguardo de la Dirección de Emplacamiento.	UR 109 QUE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE EN EL ESTADO TENGAN INTERÉS DE REGISTRARSE EN EL ESTADO DE OAXACA	

NIVEL	RESUMEN NARRATIVO	INDICADOR				MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
		4. DIMENSIÓN 7. META ANUAL	2. FÓRMULA DE CÁLCULO 5. FRECUENCIA	3. TIPO 6. SENTIDO			
ACTIVIDAD	SUPERVISAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	1- PORCENTAJE DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO SUPERVISADO 2- (NÚMERO DE SUPERVISIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO REALIZADAS)/(NÚMERO DE SUPERVISIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO PROGRAMADAS)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- TRIMESTRAL 6- ASCENDENTE VARIABLES DEL INDICADOR 7- NÚMERO DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO SUPERVISADO UR 109 ---- 3718.0000 TOTAL ---- 3718.0000			UR 109 Control interno de la Dirección de Operación del Transporte Público de la SEVITRA	UR 109 LOS PRESTADORES DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE, ACEPTAN LA SUPERVISIÓN	
ACTIVIDAD	ADQUIRIR DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS PARA SUPERVISIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE	1- PORCENTAJE DE DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS PARA LA SUPERVISIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE ADQUIRIDO 2- (NÚMERO DE DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS PARA LA SUPERVISIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE ADQUIRIDOS)/(NÚMERO DE DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS PARA LA SUPERVISIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE PROYECTADOS)*100 3- GESTIÓN 4- EFICACIA 5- TRIMESTRAL 6- ASCENDENTE VARIABLES DEL INDICADOR 7- DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS PARA LA SUPERVISIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE ADQUIRIDO UR 109 ---- 192000.0000 TOTAL ---- 192000.0000			UR 109 Control interno de la Dirección de Normatividad e Imagen vial de la SEVITRA	UR 109 EL PERSONAL DE LA SEVITRA MUESTRA INTERÉS EN EL USO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS	

Anexo 4^a

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Cronológico	Necesario	Aporta al componente
Componente	Porcentaje de acciones de gestión realizada				
Actividad	Porcentaje de gestiones administrativas y financieras realizadas	1	1	1	1
	100%	100	100	100	100

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Cronológico	Necesario	Aporta al	componente
Componente	Porcentaje de procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados					
Actividad	Porcentaje de normas aprobadas	1	0	1	1	
Actividad	Porcentaje de nuevas tecnologías implementadas	1	0	1	1	
	75%	100	0	100	100	

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Cronológico	Necesario	Aporta al	componente
Componente	Porcentaje de concesiones otorgadas					
Actividad	Porcentaje de estudios técnicos de factibilidad realizados para la Operación del Transporte Público	1	0	1	1	
Actividad	Porcentaje de vehículos de Transporte Público renovados	1	0	1	1	
Actividad	Porcentaje de conductores capacitados	1	0	0	0	
	49.99%	100	0	66.66	66.66	

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Cronológico	Necesario	Aporta al componente
Componente	Porcentaje de servicios de control vehicular prestados				
Actividad	Porcentaje de licencias emitidas	1	0	1	1
Actividad	Porcentaje de tarjetas de circulación emitidas	1	0	1	1
Actividad	Porcentaje de placas de circulación emitidas	1	0	1	1
Actividad	Porcentaje de servicio de Transporte Público supervisado	1	0	1	1
Actividad	Porcentaje de dispositivos tecnológicos para la Supervisión y Control de Transporte Adquirido	1	0	1	1
	75%	100	0	100	100

Anexo 4b

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Bienes o Servicios	Resultados logrados	Necesarios	Aporta al Propósito
Propósito	Tasa de variación de los vehículos públicos y privados registrados en el Estado				
Componente	Porcentaje de acciones de gestión realizada	1	0	1	1
Componente	Porcentaje de procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados	1	0	1	1
Componente	Porcentaje de concesiones otorgadas	1	0	1	1
Componente	Porcentaje de servicios de control vehicular prestados	1	0	1	1
		100	0	100	100

Anexo 4c

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Consecuencia directa	Su logro no está controlado	Único	Situación alcanzada	Población objetivo
Fin	Razón de motorización de vehículos de transporte público masivo					
Propósito	Tasa de variación de los vehículos públicos y privados registrados en el Estado	1	0	1	1	0

Anexo 4d

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Superior	Controlado	Único	Vinculado
Fin	Razón de motorización de vehículos de Transporte Público Masivo	1	0	0	1	1

Respuesta y justificación	
MIR 2019	Modificaciones
Objetivos en sus niveles Fin, Propósito, Componente y Actividad	Modificar la metodología para integrar orden cronológico de los objetivos.
Fin	Reformular el Árbol de problemas y a partir de ello, replantear el objetivo y fin del programa, y vincularlo al Programa Sectorial que sí le corresponda o, en su defecto, reconsiderar a la Unidad Responsable de la ejecución del programa. Reformular la MIR, para resolver la contradicción que prevalece entre el Objetivo y el Propósito, respecto al Fin del Programa 126, y que irradia a todas las actividades y componentes.
Propósito	Replantear el propósito del programa ya que la regulación del parque vehicular público y privado, siendo indispensable, por sí sola, no resuelve los desafíos presentes y futuros de la movilidad en el Estado de Oaxaca. Elaborar, a partir de las tasas de variación propuestas como indicadores, un índice compuesto, de modo que el programa pueda tener un solo objetivo y medio de verificación y no 3 y 6, respectivamente, como sucede ahora. Precisar la población objetivo, a partir del replanteamiento del propósito del programa, sobre la base de que la regulación completa es imposible e inútil, dado que el parque vehicular público y privado están en permanente evolución, sumando ingresos y restando bajas; y que la deseada regulación no resuelve los problemas sociales descritos en el diagnóstico.
Componentes	Cambiar el enfoque centralmente regulatorio, por otro que responda a las necesidades sociales identificadas en el diagnóstico. Redactar los componentes como logros realizados o resultados alcanzados, asegurándose que su cumplimiento asegure su logro del componente.
Actividades	Incorporar actividades que promuevan el tránsito no motorizado y prioricen el transporte público al privado, impulse el ordenamiento del transporte de mercancías, racionalice su circulación urbana y un sistema de distribución y puntos de intercambio eficiente. Eliminar las actividades de carácter adjetivo.
Medios de verificación	Formalizar el tipo de consulta para los medios de verificación, pues se tratan de documentos de control interno, no se especifican que sean públicos.

	Establecer enlaces electrónicos, para consulta de la información, como un vínculo directo y que este sea público.
Indicadores	La construcción de indicadores de actividades debe centrarse en aspectos sustantivos.
	Incluir en los indicadores un apartado específico de unidad de medida de cada uno de ellos.
	Revisar expresión numérica de la meta y el cálculo de los indicadores y que estos sean públicos y accesibles para cualquier persona

Anexo 5. Indicadores

Nombre del Programa: Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado

Modalidad:

Dependencia/Entidad: Secretaría de Movilidad

Unidad Responsable: Secretaría de Movilidad

Tipo de Evaluación: Específica de Diseño

Año de la Evaluación: 2019

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Definición	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas	Comportamiento del 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	No	No	No	No	No	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Propósito	Tasa de variación de los vehículos públicos y privados registrados en el Estado	[(*Número de vehículos públicos y privados registrados en el año T/número de vehículos públicos y privados registrados año base)-1]*100	Si	Si	No	No	No	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente

Componente	Porcentaje de acciones de gestión realizada	(Número de acciones de gestión realizadas/número de acciones de gestión programadas a realizar)*100	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de gestiones administrativas y financieras realizadas	(Número de gestiones administrativas y financieras realizadas/total de gestiones realizadas)*100	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Componente	Porcentaje de procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados	(Número de procesos de gestión del transportes simplificados y mejorados realizados/número de procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados programados)*100	Si	Si	No	No	No	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de normas aprobadas	(Número de normas aprobadas/número de normas propuestas)*100	Si	Si	No	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de nuevas tecnologías implementadas	Pendiente	No	No	No	No	No	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente

Componente	Porcentaje de concesiones otorgadas	(Número de concesiones otorgadas realizadas)/(número de concesiones otorgadas programadas)*100	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de estudios técnicos de factibilidad realizados para la Operación del Transporte Público	(Número de estudios técnicos de factibilidad realizados)/número de estudios técnicos de factibilidad programados para la Operación del Transporte Públicos)*100	Si	Si	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de vehículos de Transporte Público renovados	(Número de vehículos de Transporte Público renovados realizados)/Número de vehículos de Transporte Público renovados programados)*100	Si	No	Si	No	No	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de conductores capacitados	(Número de conductores capacitado realizado)/(Número de conductores capacitados programados)*100	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente

Componente	Porcentaje de servicios de control vehicular prestados	(Número de servicios de control vehicular prestados)/(Número de servicios de control vehicular programados)*100	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de licencias emitidas	(Número de licencias de conducir emitidas realizadas)/(Un número de licencias de conducir emitidas programadas)*100	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de tarjetas de circulación emitidas	(Número de tarjetas de circulación emitidas realizadas)/(Número de tarjetas de circulación emitidas programadas)*100	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de placas de circulación emitidas	(Número de placas de circulación emitidas realizadas)/(Número de placas de circulación emitidas programadas)*100	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de servicio de Transporte	(Número de supervisiones a Transporte Público realizadas)/(Número	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente

	Público supervisado	de supervisiones al Transporte Público programadas)*100													
Actividad	Porcentaje de dispositivos tecnológicos para la Supervisión y Control de Transporte Adquirido	(Número de dispositivos Tecnológicos para la Supervisión y control del Transporte adquiridos/Número de dispositivos tecnológicos para la Supervisión y control del Transporte proyectados)*100	Si	Si	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si	Ascendente	

Anexo 6. Metas del Programa

Nombre del Programa: Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado

Modalidad:

Dependencia/Entidad: Secretaría de Movilidad

Unidad Responsable: Secretaría de Movilidad

Tipo de Evaluación: Específica de Diseño

Año de la Evaluación: 2019

Nivel Objetivo	Nombre del Indicador	Meta	Unidad de Medida	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	2.2000	no	No cuenta con unidad de medida	No	No se especifica la meta y es laxa.	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Propósito	Tasa de variación de los vehículos públicos y privados registrados en el Estado	34.7884	no	No se especifica unidad de medida	No	No se especifica la meta y es laxa.	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Componente	Porcentaje de acciones de gestión realizada	Acciones de gestión realizada UR109----100.0000 Total----100.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Es una actividad sustantiva del programa	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida

Actividad	Porcentaje de gestiones administrativas y financieras realizadas	Número de gestiones Administrativas y Financieras realizadas UR109----72.0000 TOTAL----72.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Indispensables para el logro de objetivos	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Componente	Porcentaje de procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados	Procesos de gestión del transporte simplificados y mejorados UR109----100.0000 TOTAL----100.0000	no	No se especifica unidad de medida	No	La meta es muy subjetiva y poco clara	No	No cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Actividad	Porcentaje de normas aprobadas	Número de normas aprobadas UR109----4.0000 TOTAL----4.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Indispensables para la regulación del Transporte del Estado	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Actividad	Porcentaje de nuevas tecnologías implementadas	Nuevas tecnologías implementadas UR109----2.0000 TOTAL----2.0000	no	No se especifica unidad de medida	No	No e identifican sistemas tecnológicos implementados para el registro de sus acciones	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Componente	Porcentaje de concesiones otorgadas	Concesiones otorgadas UR109----100.0000 TOTAL----100.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Permiten el control del Transporte Público en todas sus modalidades	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida

Actividad	Porcentaje de estudios técnicos de factibilidad realizados para la Operación del Transporte Público	Número de estudios técnicos de factibilidad realizados para la operación del transporte público UR109----50.0000 TOTAL----50.0000	no	No se especifica unidad de medida	No	No se identifica metodología alguna de dichos estudios y sus alcances	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Actividad	Porcentaje de vehículos de Transporte Público renovados	Número de vehículos de transporte público renovados UR109----1000.0000 TOTAL----1000.0000	no	No se especifica unidad de medida	No	No hay claridad en la meta ni cuáles son sus alcances	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Actividad	Porcentaje de conductores capacitados	Número de conductores capacitados UR109----5897.0000 TOTAL----5897.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Actividad indispensable para elevar la calidad de la prestación del Servicio Público	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Componente	Porcentaje de servicios de control vehicular prestados	Servicios de control vehicular prestados UR109----100.0000 TOTAL----100.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Por su carácter tendencial y sus antecedentes, brindan datos objetivos y transparentes para la realización.	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Actividad	Porcentaje de licencias emitidas	Número de licencias emitidas UR109----155000.0000 TOTAL----155000.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Por su carácter tendencial y sus antecedentes, brindan datos objetivos y transparentes	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida

						para la realización.			
Actividad	Porcentaje de tarjetas de circulación emitidas	Número de tarjetas de circulación emitidas UR109---- 192000.0000 TOTAL---- 192000.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Por su carácter tendencial y sus antecedentes, brindan datos objetivos y transparentes para la realización.	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Actividad	Porcentaje de placas de circulación emitidas	Número de placas de circulación emitidas UR109---- 78086.0000 TOTAL---- 78086.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Por su carácter tendencial y sus antecedentes, brindan datos objetivos y transparentes para la realización.	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Actividad	Porcentaje de servicio de Transporte Público supervisado	Número de servicios de Transporte Público supervisados UR109----3718.0000 TOTAL---- 3718.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Por su carácter tendencial y sus antecedentes, brindan datos objetivos y transparentes para la realización.	Si	Cuenta con recursos humanos y financieros para cumplir la meta	Establecer unidad de medida
Actividad	Porcentaje de dispositivos tecnológicos para la Supervisión y Control de Transporte Adquirido	Dispositivos Tecnológicos para la Supervisión y Control de Transporte Adquirido UR109---- 192000.0000 TOTAL---- 192000.0000	no	No se especifica unidad de medida	Si	Por su carácter tendencial y sus antecedentes, brindan datos objetivos y transparentes para la realización.	Si	Por ser una actividad alcanzable y programada	Establecer unidad de medida

Anexo 7. Gastos desglosados del programa y criterios de clasificación

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
Ejercicio Fiscal 2019
PROGRAMA 126



SUBPROGRAMA	CATEGORÍA	CAPITULO	PARTIDA	Aprobado	Modificado
SPROG : 00 -				12,046,273.68	15,929,828.58
	A) GASTOS DE OPERACIÓN			-	-
	1000 SERVICIOS PERSONALES			-	-
		004	SUELDOS PARA BASE	-	-
		010	RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA BASE	-	-
	B) GASTOS EN MANTENIMIENTO			12,046,273.68	15,917,229.58
	2000 MATERIALES Y SUMINISTROS			3,627,092.32	4,215,542.48
		201	MATERIALES, ÚTILES Y EQUIPOS MENORES DE OFICINA	380,000.00	445,236.48
		205	MATERIALES, ÚTILES Y EQUIPOS MENORES DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES	210,000.00	266,535.79
		206	MATERIALES IMPRESOS E INFORMACIÓN DIGITAL	18,000.00	2,146.00
		207	MATERIAL DE LIMPIEZA	168,000.00	213,012.97
		208	SUMINISTROS DIVERSOS	60,000.00	137,699.98
		230	MATERIAL ELÉCTRICO Y ELECTRÓNICO	-	3,940.79
		231	ARTÍCULOS METÁLICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN	-	-
		232	MATERIALES COMPLEMENTARIOS	-	-
		233	MATERIALES Y ARTÍCULOS PARA CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN	54,000.00	70,516.21
		239	FIBRAS SINTÉTICAS, HULES, PLÁSTICOS Y DERIVADOS	-	24,077.25
		240	OTROS PRODUCTOS QUÍMICOS	-	3,449.00
		241	COMBUSTIBLES, LUBRICANTES Y ADITIVOS	524,184.00	543,579.33
		244	VESTUARIO ADMINISTRATIVO Y DE CAMPO	2,032,958.32	2,304,689.16
		246	PRENDAS DE PROTECCIÓN ADMINISTRATIVO Y DE CAMPO	50,000.00	52,865.84
		253	HERRAMIENTAS MENORES	-	6,000.00
		254	REFACCIONES Y ACCESORIOS MENORES PARA EDIFICIOS	-	6,816.44
		259	REFACCIONES Y ACCESORIOS MENORES PARA EQUIPO DE TRANSPORTE	129,950.00	134,977.24
	3000 SERVICIOS GENERALES			8,419,181.36	9,344,687.10
		301	ENERGÍA ELÉCTRICA	504,000.00	501,955.00
		303	AGUA	161,240.00	161,065.00
		304	TELÉFONO CONVENCIONAL	600,000.00	599,872.91
		308	SERVICIO POSTAL Y TELEGRÁFICO	9,000.00	4,528.97
		311	ARRENDAMIENTO DE EDIFICIOS	5,060,700.00	4,837,349.92
		312	ARRENDAMIENTO DE FOTOCOPIADO	120,000.00	120,000.00
		326	SERVICIOS PARA PROGRAMAS ADICIONALES	-	1,030,544.00
		327	SERVICIOS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD	720,000.00	720,000.00
		328	SERVICIOS DE VIGILANCIA	654,291.36	683,244.00
		329	SERVICIOS PROFESIONALES, CIENTÍFICOS Y TÉCNICOS INTEGRALES	1,950.00	5,077.74
		340	SEGUROS Y FIANZAS DE EQUIPO DE TRANSPORTE	117,200.00	71,172.79
		351	INSTALACIÓN, MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE EQUIPO DE CÓMPUTO Y TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN	-	4,408.00
		353	MANTTO. Y REPARACIÓN DE EQUIPO DE TRANSPORTE	61,500.00	105,376.05
		357	SERVICIOS DE LAVANDERÍA, HIGIENE Y MANEJO DE DESECHOS	10,800.00	11,604.00
		359	SERVICIOS DE JARDINERÍA Y FUMIGACIÓN	-	30,000.00
		369	PASAJES AÉREOS	90,000.00	188,417.80
		370	PASAJES TERRESTRES	9,000.00	-
		373	PEAJES Y PUENTES	3,600.00	506.01
		374	VIÁTICOS EN EL PAÍS	110,000.00	119,900.00
		378	GASTOS EN COMISIÓN	-	3,866.00
		382	REUNIONES, CONGRESOS Y CONVENCIONES	160,000.00	113,001.91

SECRETARIA DE MOVILIDAD
Ejercicio Fiscal 2019
PROGRAMA 126



SEMOVI
Secretaría de
Movilidad

SUBPROGRAMA	CATEGORIA	CAPITULO	PARTIDA	Aprobado	Modificado
			388 IMPUESTOS Y DERECHOS VEHICULARES	25,900.00	16,297.00
			408 OTROS SERVICIOS	-	16,500.00
			484 SERVICIOS DE APOYO ADMINISTRATIVO, FOTOCOPIADO E IMPRESIÓN	-	-
		4000	TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	-	2,357,000.00
			304 TELÉFONO CONVENCIONAL	-	-
			443 AYUDAS DIVERSAS	-	2,357,000.00
	C)	GASTOS DE CAPITAL		-	12,599.00
		5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES	-	12,599.00
			507 EQUIPO DE COMPUTO Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN	-	5,600.00
			509 EQUIPO AUDIOVISUAL	-	-
			531 EQUIPOS DE GENERACIÓN ELÉCTRICA, APARATOS Y ACCESORIOS ELÉCTRICOS	-	6,999.00
SPROG : 01			SIMPLIFICACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS PROCESOS DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE	74,016,841.70	91,957,723.00
	A)	GASTOS DE OPERACIÓN		73,925,241.70	91,856,821.00
		1000	SERVICIOS PERSONALES	64,405,504.90	79,591,895.80
			004 SUELDOS PARA BASE	23,303,362.00	28,075,416.00
			005 SUELDOS PARA MMyS	1,743,534.30	2,017,142.05
			006 SUELDOS PARA CONFIANZA	1,549,240.30	1,785,757.80
			010 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA BASE	-	714,002.15
			012 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA CONFIANZA	-	31,004.05
			014 HONORARIOS ASIMILABLES A SALARIOS	13,491,788.70	16,508,425.00
			015 SUELDOS PARA CONTRATO	61,019.80	-
			016 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA CONTRATO	-	-
			017 SUELDOS PARA CONTRATO CONFIANZA	1,308,119.40	1,556,890.25
			018 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA CONTRATO CONFIANZA	-	19,803.00
			021 QUINQUENIOS PARA BASE	1,983,314.40	1,807,130.65
			022 QUINQUENIOS PARA CONFIANZA	85,098.30	87,869.95
			023 QUINQUENIOS PARA MMyS	24,967.90	20,090.50
			033 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA BASE	944,536.50	1,201,316.50
			034 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA MMyS	70,614.60	67,738.00
			035 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA CONTRATO	1,569.50	-
			036 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA CONFIANZA	65,694.30	77,319.60
			037 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA CONTRATO CONFIANZA	49,791.00	52,600.20
			038 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA BASE	2,318,909.90	2,983,267.00
			039 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA MMyS	190,183.60	237,276.00
			040 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA CONTRATO	3,138.90	-
			041 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA CONFIANZA	156,010.90	183,645.00
			042 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA CONTRATO CONFIANZA	125,281.70	156,151.00
			047 COMPENSACIÓN FIJA GARANTIZADA MMyS	789,717.90	944,808.20
			060 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA BASE	1,136,466.50	1,623,080.08
			061 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA MMyS	128,577.30	145,071.10
			062 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA CONTRATO	10,575.50	-
			063 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA CONFIANZA	157,678.20	174,087.94
			064 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA CONTRATO CONFIANZA	148,633.50	165,643.78
			120 AYUDAS PARA BASE	11,983,820.10	16,019,871.00
			121 AYUDAS PARA CONTRATO	35,330.30	-
			122 AYUDAS PARA CONFIANZA	929,564.80	1,070,073.85
			123 AYUDAS PARA CONTRATO CONFIANZA	841,687.30	1,004,927.00
			131 INCENTIVOS PARA CONTRATO	13,419.70	-
			145 PREVISIONES SOCIALES MMyS	432,891.50	473,158.65

SECRETARIA DE MOVILIDAD
Ejercicio Fiscal 2019
PROGRAMA 126



SUBPROGRAMA	CATEGORIA	CAPITULO	PARTIDA	Aprobado	Modificado
			147 ESTIMULO PARA BASE	-	6,832.50
			148 ESTIMULO PARA CONFIANZA	176,285.30	213,295.50
			149 ESTIMULO PARA CONTRATO CONFIANZA	144,681.00	168,201.50
		3000 SERVICIOS GENERALES		1,807,033.50	1,512,738.00
			394 IMPUESTO SOBRE NOMINAS BASE	1,078,898.50	928,082.00
			395 IMPUESTO SOBRE NOMINAS MMyS	160,766.10	91,954.00
			396 IMPUESTO SOBRE NOMINAS CONTRATO	2,144.60	-
			397 IMPUESTO SOBRE NOMINAS CONFIANZA	78,905.80	65,607.00
			398 IMPUESTO SOBRE NOMINAS CONTRATO CONFIANZA	70,666.50	55,694.00
			411 IMPUESTO SOBRE NOMINAS HONORARIOS	415,652.00	371,401.00
		4000 TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS		7,712,703.30	10,752,187.20
			117 CUOTAS AL FONDO DE PENSIONES PARA BASE	4,007,889.00	4,970,702.00
			118 CUOTAS AL FONDO DE PENSIONES PARA MMYs	317,632.10	376,650.40
			119 CUOTAS AL FONDO DE PENSIONES PARA CONFIANZA	273,485.80	326,061.80
			133 REMUNERACIONES AL DESEMPEÑO LABORAL MMyS	3,113,696.40	5,078,773.00
				91,600.00	71,311.08
		B) GASTOS EN MANTENIMIENTO			
		2000 MATERIALES Y SUMINISTROS		30,000.00	29,088.08
			257 REFACCIONES Y ACCESORIOS MENORES DE EQUIPO DE CÓMPUTO Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN	30,000.00	29,088.08
		3000 SERVICIOS GENERALES		61,600.00	42,223.00
			370 PASAJES TERRESTRES	18,000.00	-
			373 PEAJES Y PUENTES	3,600.00	223.00
			374 VIÁTICOS EN EL PAIS	40,000.00	42,000.00
		C) GASTOS DE CAPITAL			29,590.92
		5000 BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES			29,590.92
			507 EQUIPO DE COMPUTO Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN	-	29,590.92
				15,390,799.39	19,236,307.76
SPROG : 02 OTORGAMIENTO DE CONCESIONES				14,585,599.39	18,114,989.68
		A) GASTOS DE OPERACIÓN			
		1000 SERVICIOS PERSONALES		12,065,386.69	15,045,038.58
			004 SUELDOS PARA BASE	4,547,810.29	5,638,646.35
			005 SUELDOS PARA MMyS	883,872.80	1,051,769.80
			006 SUELDOS PARA CONFIANZA	286,658.20	295,309.60
			010 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA BASE	-	141,739.95
			012 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA CONFIANZA	-	3,755.50
			015 SUELDOS PARA CONTRATO	86,305.00	-
			016 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA CONTRATO	-	-
			017 SUELDOS PARA CONTRATO CONFIANZA	679,240.90	876,889.75
			018 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA CONTRATO CONFIANZA	-	12,758.00
			021 QUINQUENIOS PARA BASE	358,985.00	342,339.05
			023 QUINQUENIOS PARA MMyS	-	13,872.00
			033 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA BASE	184,608.20	243,423.60
			034 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA MMyS	38,660.30	40,044.70
			035 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA CONTRATO	3,138.90	-
			036 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA CONFIANZA	12,204.30	14,528.40
			037 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA CONTRATO CONFIANZA	25,628.80	33,869.00
			038 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA BASE	461,165.80	601,687.00
			039 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA MMyS	100,810.60	113,348.00
			040 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA CONTRATO	6,277.90	-
			041 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA CONFIANZA	28,983.60	34,506.00

SECRETARIA DE MOVILIDAD
Ejercicio Fiscal 2019
PROGRAMA 126



SUBPROGRAMA	CATEGORIA	CAPITULO	PARTIDA	Aprobado	Modificado
			042 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA CONTRATO CONFIANZA	67,584.10	87,851.00
			047 COMPENSACIÓN FIJA GARANTIZADA MMyS	479,860.80	568,423.50
			060 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA BASE	231,196.40	336,602.20
			061 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA MMyS	52,772.30	70,175.25
			062 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA CONTRATO	15,907.60	-
			063 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA CONFIANZA	31,716.50	26,534.30
			064 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA CONTRATO CONFIANZA	83,159.30	99,323.63
			120 AYUDAS PARA BASE	2,373,393.20	3,262,410.50
			121 AYUDAS PARA CONTRATO	51,846.90	-
			122 AYUDAS PARA CONFIANZA	178,140.70	170,893.00
			123 AYUDAS PARA CONTRATO CONFIANZA	464,667.90	604,104.00
			131 INCENTIVOS PARA CONTRATO	18,997.00	-
			145 PREVISIONES SOCIALES MMyS	203,511.30	232,655.50
			148 ESTIMULO PARA CONFIANZA	31,513.20	31,088.00
			149 ESTIMULO PARA CONTRATO CONFIANZA	76,768.90	96,491.00
		3000 SERVICIOS GENERALES		346,030.00	278,518.00
			394 IMPUESTO SOBRE NOMINAS BASE	209,662.80	184,968.00
			395 IMPUESTO SOBRE NOMINAS MMyS	79,012.50	52,494.00
			396 IMPUESTO SOBRE NOMINAS CONTRATO	3,167.00	-
			397 IMPUESTO SOBRE NOMINAS CONFIANZA	16,206.60	9,922.00
			398 IMPUESTO SOBRE NOMINAS CONTRATO CONFIANZA	37,981.10	31,134.00
		4000 TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS		2,174,182.70	2,791,433.10
			117 CUOTAS AL FONDO DE PENSIONES PARA BASE	785,791.80	1,016,486.55
			118 CUOTAS AL FONDO DE PENSIONES PARA MMyS	161,155.70	194,550.80
			119 CUOTAS AL FONDO DE PENSIONES PARA CONFIANZA	50,806.60	53,792.75
			133 REMUNERACIONES AL DESEMPEÑO LABORAL MMyS	1,176,428.60	1,526,603.00
				805,200.00	1,121,318.08
		B) GASTOS EN MANTENIMIENTO			
		2000 MATERIALES Y SUMINISTROS		278,000.00	214,635.59
			201 MATERIALES, ÚTILES Y EQUIPOS MENORES DE OFICINA	120,000.00	94,552.08
			205 MATERIALES, ÚTILES Y EQUIPOS MENORES DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES	136,000.00	95,028.17
			207 MATERIAL DE LIMPIEZA	12,000.00	8,762.13
			208 SUMINISTROS DIVERSOS	10,000.00	1,844.40
			233 MATERIALES Y ARTÍCULOS PARA CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN	-	5,762.75
			254 REFACCIONES Y ACCESORIOS MENORES PARA EDIFICIOS	-	8,686.06
		3000 SERVICIOS GENERALES		527,200.00	566,682.49
			312 ARRENDAMIENTO DE FOTOCOPIADO	84,000.00	72,549.56
			323 SERVICIOS DE CONSULTORÍA ADMINISTRATIVA, DE PROCESOS, TÉCNICA Y EN TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN	-	65,830.00
			363 IMPRESOS Y PUBLICACIONES OFICIALES	144,000.00	138,143.76
			370 PASAJES TERRESTRES	27,000.00	9,419.17
			372 AUTOTRANSPORTE	-	-
			373 PEAJES Y PUENTES	7,200.00	4,038.00
			374 VIÁTICOS EN EL PAÍS	230,000.00	247,400.00
			378 GASTOS EN COMISIÓN	-	950.00
			382 REUNIONES, CONGRESOS Y CONVENCIONES	35,000.00	28,352.00
		4000 TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS		-	340,000.00
			443 AYUDAS DIVERSAS	-	340,000.00
				130,163,076.30	151,974,569.41
SPROG : 03 PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE CONTROL VEHICULAR					

SECRETARIA DE MOVILIDAD
Ejercicio Fiscal 2019
PROGRAMA 126



SUBPROGRAMA	CATEGORIA	CAPITULO	PARTIDA	Aprobado	Modificado
	A) GASTOS DE OPERACION			38,052,538.00	47,604,911.60
		1000 SERVICIOS PERSONALES		33,320,392.80	41,332,521.55
			004 SUELDOS PARA BASE	15,148,656.10	18,424,172.00
			005 SUELDOS PARA MMyS	749,986.60	896,764.40
			006 SUELDOS PARA CONFIANZA	857,690.10	1,028,661.30
			010 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA BASE	-	469,224.70
			012 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA CONFIANZA	-	18,185.65
			015 SUELDOS PARA CONTRATO	43,152.90	-
			016 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA CONTRATO	-	-
			017 SUELDOS PARA CONTRATO CONFIANZA	1,019,472.00	1,297,033.75
			018 RETROACTIVO DE SUELDOS APC PARA CONTRATO CONFIANZA	-	19,306.00
			021 QUINQUENIOS PARA BASE	2,072,945.70	1,862,610.50
			022 QUINQUENIOS PARA CONFIANZA	100,025.60	84,411.35
			023 QUINQUENIOS PARA MMyS	16,846.60	16,264.50
			033 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA BASE	608,903.20	786,719.40
			034 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA MMyS	28,347.50	23,343.40
			035 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA CONTRATO	1,569.50	-
			036 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA CONFIANZA	36,335.30	45,633.20
			037 PRIMA VACACIONAL Y DOMINICAL PARA CONTRATO CONFIANZA	42,541.80	47,940.20
			038 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA BASE	1,503,400.90	1,964,302.00
			039 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA MMyS	79,850.10	92,943.00
			040 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA CONTRATO	3,138.90	-
			041 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA CONFIANZA	86,289.40	108,382.00
			042 GRATIFICACIÓN DE FIN DE AÑO PARA CONTRATO CONFIANZA	102,165.90	132,940.00
			045 COMPENSACIONES MMyS	303,328.00	-
			047 COMPENSACIÓN FIJA GARANTIZADA MMyS	100,998.30	474,712.00
			060 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA BASE	697,789.00	1,017,126.88
			061 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA MMyS	41,945.70	55,518.56
			062 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA CONTRATO	7,953.80	-
			063 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA CONFIANZA	87,958.10	101,959.48
			064 CUOTAS AL I.M.S.S. PARA CONTRATO CONFIANZA	122,428.30	145,502.28
			120 AYUDAS PARA BASE	7,621,715.40	10,257,005.50
			121 AYUDAS PARA CONTRATO	25,923.40	-
			122 AYUDAS PARA CONFIANZA	517,926.60	631,790.00
			123 AYUDAS PARA CONTRATO CONFIANZA	689,487.40	890,105.00
			131 INCENTIVOS PARA CONTRATO	9,498.50	-
			145 PREVISIONES SOCIALES MMyS	160,822.90	184,369.00
			147 ESTIMULO PARA BASE	226,458.70	6,607.50
			148 ESTIMULO PARA CONFIANZA	90,192.40	106,188.00
			149 ESTIMULO PARA CONTRATO CONFIANZA	114,648.20	142,800.00
		3000 SERVICIOS GENERALES		856,744.10	819,904.00
			394 IMPUESTO SOBRE NOMINAS BASE	691,196.20	609,735.00
			395 IMPUESTO SOBRE NOMINAS MMyS	65,789.50	45,557.00
			396 IMPUESTO SOBRE NOMINAS CONTRATO	1,583.50	-
			397 IMPUESTO SOBRE NOMINAS CONFIANZA	43,527.40	36,618.00
			398 IMPUESTO SOBRE NOMINAS CONTRATO CONFIANZA	54,647.50	45,742.00
			411 IMPUESTO SOBRE NOMINAS HONORARIOS	-	82,252.00
		4000 TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS		3,875,401.10	5,452,486.05
			111 PENSIONES DIRECTAS PARA BASE	-	-

SECRETARIA DE MOVILIDAD
Ejercicio Fiscal 2019
PROGRAMA 126



SUBPROGRAMA	CATEGORÍA	CAPÍTULO	PARTIDA	Aprobado	Modificado
			382 REUNIONES, CONGRESOS Y CONVENCIONES	41,274.00	327,219.00
			388 IMPUESTOS Y DERECHOS VEHICULARES	2,000.00	1,875.00
		4000 TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS		-	1,393,237.58
			443 AYUDAS DIVERSAS	-	1,393,237.58
	C) GASTOS DE CAPITAL			-	481,322.46
		5000 BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES		-	481,322.46
			501 MOBILIARIO DE OFICINA Y ESTANTERÍA	-	108,949.52
			507 EQUIPO DE COMPUTO Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN	-	367,382.94
			524 EQUIPO PARA SEÑALIZACIÓN VIAL	-	-
			529 SISTEMAS DE AIRE ACONDICIONADO, CALEFACCIÓN Y DE REFRIGERACIÓN INDUSTRIAL Y COMERCIAL	-	-
			534 EQUIPOS DIVERSOS	-	4,990.00
			549 SOFTWARE	-	-
Total general				231,616,991.07	279,098,428.75

Notas:

Respecto al inciso d) la población atendida se tiene lo siguiente:

2,380,732.00	POBLACIÓN GENERAL DEL ESTADO DE OAXACA
157,576,722.28	A) GASTOS DE OPERACIÓN
120,998,194.09	B) GASTOS EN MANTENIMIENTO
117.01	GASTO UNITARIO = GASTOS TOTALES/POBLACIÓN ATENDIDA

Respecto al numeral II, se comunica lo siguiente:

La información referente a los programas a nivel estatal o federal con los cuales se pudiera complementar o coincidir el programa 126, corresponde a la Secretaría de Finanzas, COPLADE y/o la Jefatura de la Gubernatura realizar el análisis correspondiente, en virtud de que la SEMOVI solo puede visualizar en los medios informáticos disponibles, solo lo correspondiente a los programas 126 y 209.

Anexo 8. Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y federales

Nombre del Programa: Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado

Modalidad:

Dependencia/Entidad: Secretaría de Movilidad

Unidad Responsable: Secretaría de Movilidad

Tipo de Evaluación: Específica de Diseño

Año de la Evaluación: 2019

Nombre del Programa	Modalidad y clave	Dependencia/Entidad	Propósito	Población objetivo	tipo de apoyos	Cobertura geográfica	Fuentes de información	¿Coincide con el programa evaluado?	¿Se complementa con el programa evaluado?	Justificación
Programa de Apoyo Federal al Transporte Urbano Masivo		FONDIN	Movilizar el capital privado en proyectos de inversión en transporte urbano masivo que sean financieramente viables, con el apoyo de recursos públicos	La población de las entidades públicas federales, estatales o municipales	Los apoyos que otorga el Fondo para el desarrollo de proyectos de transporte masivo a entidades públicas federales, estatales o municipales, así como a concesionarios.	Nacional		Si	Si	Los apoyos que brinda el programa federal pueden fortalecer el programa estatal.
					Apoyos para Estudios, para Créditos o recursos a fondo perdido para la elaboración de Estudios					

			(federal, estatal, municipal).		Apoyos para la inversión en Proyectos: Aportaciones Recuperables y No Recuperables, según lo requiera el proyecto; Para financiar inversión en equipos de transporte masivo, sus talleres y depósitos a través de deuda subordinada, capital o garantías, según lo requiera el proyecto.					
ODS		ONU	Dentro de uno de sus objetivos este programa tiene el de "Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos", cuya meta es que de	La población de todo el mundo de todas las edades.	Apoyar en programas que consideren la necesidad de integrar la movilidad, priorizando el transporte público sobre el privado y racionalizar la circulación urbana.	Mundial	Portal de la ONU	Si	Si	La experiencia que tiene en la materia la ODS de la ONU pueden ser útiles para establecer políticas públicas exitosas en la entidad.

			aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética, así como "Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos", cuya meta es que de aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética.							
--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--

Anexo 9. Recomendaciones

Nombre del Programa: Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado

Modalidad:

Dependencia/Entidad: Secretaría de Movilidad

Unidad Responsable: Secretaría de Movilidad

Tipo de Evaluación: Específica de Diseño

Año de la Evaluación 2019

ID	Clasificación	Apartado informe final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del evaluador externo	Resultado esperado
1	Intrainstitucional	II. Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa.	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Es importante que la UR revise el planteamiento del Árbol de Problemas y, a partir de éste, pueda lograrse mayor coherencia lógica con la MIR y otros documentos del Programa respetando la MML.	Establecer cuales son las causas que dan origen al problema y los efectos que éste conlleva y con ello estructura un árbol del problema apegado a la realidad actual.
2	Intrainstitucional	II	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Debe ser más clara y racional la relación causal entre actividades, componentes, propósito, fin y objetivo del Programa con el problema central. Eso también resolverá la inconsistencia referente a la población objetivo del mismo.	Que las actividades estén íntimamente relacionadas con el componente que le corresponda y esto con el propósito para alcanzar el fin y en consecuencia lograr el objetivo del programa.
3	Intrainstitucional	II	Metodología del Marco Lógico	6 meses	El diagnóstico, formulado entorno a un nuevo problema puede derivar en una teoría del cambio concreta, en la que el programa pueda redefinirse alrededor de la eficiencia, como lo sugiere la documentación actual o de la viabilidad integral, como también puede desprenderse del diagnóstico. Ante todo, se debe explicar de manera más articulada la teoría de cambio para producir el propósito y fin que persigue el programa, a que prevalece la necesidad de revisar y actualizar el árbol de problemas, esto es, tanto el problema como las causas y consecuencias relacionadas.	Un diagnóstico que definan claramente el problema las causas y efectos a partir de un nuevo árbol del problema y que permita redefinir el objetivo del programa y eficientar las acciones para alcanzar su objetivo
4	Intrainstitucional	II	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Elaborar una propuesta teórica que brinde sustento al programa. Dicho documento podría recuperar la experiencia internacional ha documentado diversas teorías que explican los procesos de mejoramiento del transporte público como un elemento más del desarrollo en un contexto más amplio; otros a partir de los factores que determinan la calidad del servicio; unos más en la experiencia de cambiar la vocación económica de una población. En cualquier caso, la propuesta de cambio debe resultar de un ejercicio de reflexión y explicación causal de las actividades y una concatenación lógica, hasta la solución del problema, conforme a la MML.	Un documento que contenga justificación teórica, donde se expliquen los procesos en mejoramiento del transporte y basado en experiencias y casos de éxito debidamente documentados o empírica documentada que sustente el tipo de intervención y objetivo que el programa pretende alcanzar.
ID	Clasificación	Apartado informe final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del evaluador externo	Resultado esperado
5	Intrainstitucional	III. Análisis de la contribución del programa a las metas y objetivos estatales y sectoriales.	MML	6 meses	Se considera necesario replantear objetivo del Propósito ya que aún prevalecen algunas inconsistencias con el objetivo del Programa. Establecer vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre el Propósito y los documentos del Programa y el Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes.	Replanteamiento del nombre meta y resumen narrativo del propósito y que tenga éste un vínculo lógico con el fin y el objetivo del programa
6	Intrainstitucional	III	MML	4 meses	Es recomendable elaborar el Plan Institucional de Movilidad y establecer el vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre los documentos del Programa o vincularlo clara y lógicamente con el PES 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes, pero en este caso incluir todas las actividades y componentes y fundamentalmente con los objetivos del PED.	Institucional de movilidad

ID	Clasificación	Apartado informe final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del evaluador externo	Resultado esperado
7	Intrainstitucional	IV. Análisis de la población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad.	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Definir claramente el problema, y a partir de él, precisar poblaciones o áreas de enfoque potencial y objetivo, de modo que quede claro el vínculo lógico entre beneficio o servicio y su contribución al propósito del Programa.	Población o área de enfoque
8	Interinstitucional	IV	Metodología del Marco Lógico	6 meses	A pesar de que la Ley de Transporte y el Reglamento obligan a la integración de información (artículo 81 y 110 de la Ley), esta tarea sigue siendo un pendiente indispensable de cumplir, se recomienda incorporar como actividad sustantiva del programa esta función, y precisar el carácter estratégico de la información para la revisión y actualización del programa, pero sobre todo para proyección de nuevos ejercicios y para la toma de decisiones estratégicas, para lo cual se cuenta ahora con la ventaja de desarrollos tecnológicos que pueden facilitar esta tarea, de carácter incluyente y participativos, de modo que la demanda de atención sea registrada por los propios solicitantes	Sistema para el registro de solicitudes de apoyos (no servicios) que contenga : nombre del solicitante, características (física o moral), tipo de apoyo, etc.
9	Intrainstitucional	IV	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Sigue siendo necesario dar cumplimiento a esta recomendación de 2018. La Unidad Responsable debe construir un mecanismo para para identificar su población o área de enfoque objetivo, es decir hacia donde se orientarán los esfuerzos operativos del programa.	Mecanismos para establecer la población o área de enfoque objetivo
10	Interinstitucional	IV	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Replantear el problema del Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado, siguiendo la lógica del Diagnóstico y vincularlo con el Programa Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes.	Descripción del problema y vincularlo con el Programa Estratégico sectorial 2016-2022 Comunicaciones y Transportes.
11	Interinstitucional	IV	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Incorporar todas las actividades y sus metas, de todos los componentes de la MIR del Programa 126 Modernización y Fortalecimiento del Transporte Público y Privado, al Programa Estratégico Sectorial 2016 – 2022 Comunicaciones y Transportes.	Incorporación de actividades y metas al Programa Estratégico sectorial 2016-2022 Comunicaciones y Transportes.
12	Interinstitucional	IV	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Valorar la sustitución de la regulación del transporte como propósito de la MIR, por un sistema de transporte sostenible, seguro, económicamente accesible, entre otros valores que se decidan aportar al Programa.	Estudio, análisis y en su caso el cambio del propósito de la MIR.
13		IV	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Establecer el área de enfoque objetivo a partir del problema del Programa para, establecer un vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre los documentos del Programa y su operación para precisar los bienes y servicios públicos que se pueden esperar. Al cumplir esta recomendación el Programa ganará sistematicidad que será útil en todos sus aspectos.	En establecimiento de una estrategia documentada para definir y atender la población o área de enfoque potencial y objetivo del programa.
14	Interinstitucional	IV	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Crear un sistema que contenga los procedimientos para la selección de beneficiarios, que el mismo sea público y congruente con la población o área de enfoque objetivo y que sea factible su actualización.	Procedimientos sistematizados para la selección de beneficiarios y/o proyectos
15	Intrainstitucional	IV	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Es recomendable establecer el área de enfoque objetivo a partir del problema del Programa para, establecer un vínculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre los documentos del Programa y su operación para precisar los bienes y servicios públicos que se pueden esperar. Al cumplir esta recomendación el Programa ganará sistematicidad que será útil en todos sus aspectos.	Establecer los procedimientos para definir la población o area de enfoque objetivo

ID	Clasificación	Apartado informe final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del evaluador externo	Resultado esperado
16		V. Padron de Beneficiarios y mecanosmos de atención.	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Establecer un sistema que permita construir un padrón de beneficiarios de acciones del programa.	Padrón de beneficiarios sistematizado.
17	Intrainstitucional	V	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Diseñar el programa desde su parte de diagnóstico, área de enfoque, problema, objetivo, fin y propósito.	Actualización de documentos y datos del programa.
18	Intrainstitucional	V	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Reorientar los servicios que expresen solución al problema y cumplimiento del objetivo del programa.	Sistema del padrón de beneficiarios en cumplimiento al objetivo.
19	Intrainstitucional	V	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Elaborar un documento o manual que especifique la mecánica y procedimientos para determinar la población o área objetivo, criterios de elegibilidad, tipo y montos de los servicios (prestados) y establecer claramente cuáles son los procedimientos para su otorgamiento.	Manual de procedimientos y mecanismos para determinar la población o área de enfoque objetivo y que determine los criterios de elegibilidad tipo y monto de servicios y procedimientos para su otorgamiento
20	Intrainstitucional	V	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Se recomienda que el sujeto evaluado establezca documentos formales que especifiquen la mecánica operativa de los servicios que otorga.	Documentos formales para el otorgamiento de bienes o servicios sistematizado y estandarizados.
21	Intrainstitucional	V	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Se recomienda que el sujeto evaluado elabore el manual de procedimientos de los servicios que otorga.	Manual de procedimientos de servicios.
22	Intrainstitucional	V	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Elaborar un catálogo de servicios sistematizados y estandarizados.	Sistema del catálogo de servicios

ID	Clasificación	Apartado informe final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del evaluador externo	Resultado esperado
23	Intrainstitucional	VI. Evaluación y análisis de la matriz e indicadores para resultado	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Revisar los árboles de problemas y de objetivos, así como reformular la MIR, para plantear más actividades orientadas al rediseño de una estructura organizacional que permita elaborar planes integrales de movilidad con el objetivo de empoderar al peatón.	Árbol de problemas y Árbol de Objetivos revisados y actualizados. MIR reformulada.
24	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Incorporar actividades que promuevan el tránsito no motorizado y prioricen el transporte público al privado, impulse el ordenamiento del transporte de mercancías, racionalice su circulación urbana y un sistema de distribución y puntos de intercambio eficiente.	Definición de actividades y construcción de indicadores en éste rubro.
25	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Eliminar las actividades de carácter adjetivo.	Eliminación o cambio de las actividades de carácter adjetivo.
26	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Reformular la Matriz de Indicadores de Resultados del Programa, empezando por su objetivo, con lo cual cambie el enfoque centralmente regulatorio, por otro que responda a las necesidades sociales identificadas en el diagnóstico.	Cambió de objetivo del programa, elaboración de un diagnóstico reformulación de la MIR.
27	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Redactar los componentes como logros realizados o resultados alcanzados, asegurándose que su cumplimiento asegure su logro del componente.	Componentes modificados.
28	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Replantear el propósito del programa sobre la base de que la regulación del parque vehicular público y privado, siendo indispensable, por sí sola, no resuelve los desafíos presentes y futuros de la movilidad en el Estado de Oaxaca.	Propósito de la MIR replanteado.
29	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Elaborar, a partir de las tasas de variación propuestas como indicadores, un índice compuesto, de modo que el programa pueda tener un solo objetivo y medio de verificación y no 3 y 6, respectivamente, como sucede ahora.	Diseñar los medios de verificación de los indicadores.
30	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Precisar la población objetivo, a partir del replanteamiento del propósito del programa, sobre la base de que la regulación completa es imposible e inútil, dado que el parque vehicular público y privado están en permanente evolución, sumando ingresos y restando bajas; y que la deseada regulación no resuelve los problemas sociales descritos en el diagnóstico.	Definir la población o área de enfoque objetivo.
31	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	El programa debe diseñar y construir Fichas Técnicas para cada uno de los indicadores contenidos en la MIR.	Elaborar fichas técnicas de cada uno de los indicadores .
32	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Es indispensable derivar de la Ley y su Reglamento las reglas de operación y que éstas abarquen todas las actividades contempladas en el programa.	Reglamento de las Reglas de Operación.
33	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Modificar el reglamento, para que abarque a todas las actividades, componentes y fin que actualmente no considera.	Reglamento modificado.
34	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Hacer explícitas las reglas de operación, sobre todo en lo tocante a los procedimientos de operación y sistematización de la información de los beneficiarios del programa.	Reglas de Operación sistematizadas y estandarizadas.
35	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Construir los mecanismos y procedimientos que permitan monitorear el comportamiento de cada uno de los indicadores.	Mecanismos y procedimientos para monitorear los indicadores de la MIR.
37	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Definir claramente la relevancia de cada uno de los indicadores.	Definición de la relevancia de cada uno de los indicadores.
38	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Incluir en la MIR la definición, unidad de medida y la línea base en cada uno de los indicadores.	Unidad de medida en cada uno de los indicadores de la MIR.
39	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Revisar la expresión numérica de la meta.	Expresión numérica de cada indicador clara.
40	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Valorar la permanencia de aquellos indicadores que miden actividades adjetivas relacionadas con la ejecución del gasto corriente.	Indicadores de actividades adjetivas revisados.
41	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Sistematizar los medios de verificación de cada uno de los indicadores.	Medios de Verificación sistematizados.
42	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Convertir los reportes y controles en medios de verificación accesibles al público.	Medios de Verificación públicos.
43	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Establecer los medios de verificación de forma que puedan ser fácilmente consultables	Medios de verificación de fácil acceso y consultables.
44	Intrainstitucional	VI	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Crear una razón matemática o un índice compuesto, a partir de los tres indicadores, a efecto poder tener en un solo indicador el avance del programa y contar con el medio de verificación único, público y transparente.	Medios de verificación transparentes

ID	Clasificación	Apartado informe final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del evaluador externo	Resultado esperado
45	Intrainstitucional	VII. Presupuesto y rendición de cuentas.	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Se requiere que los capítulos los integren cada uno de los gastos para tener mayor claridad y obtener el gasto totales/población atendida.	Que la población atendida este ligada a la población objetivo presupuestalmente.
46	Intrainstitucional	VII	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Analizar el presupuesto y distribuirlo de tal manera que contemple todos los componentes del propósito: "Tasa de variación de los vehículos públicos y privados registrados en el Estado" y así contribuir al Fin del programa.	Que todos lo componentes esten incluidos en el presupuesto.
47	Intrainstitucional	VII	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Contemplar dentro de la modalidad presupuestaria las actividades sustantivas y los dispositivos tecnológicos para la Supervisión y Control de Transporte.	Dispositivos tecnológicos para la supervisión y control del Transporte y las actividades sustantivas en el presupuesto.
48	Intrainstitucional	VII	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Elaborar los manuales de procedimientos para difundir sus programas y resultados y toda la información necesaria que permita su monitoreo.	Manual de Procedimientos de difusión.
49	Intrainstitucional	VII	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Establecer los mecanismos y procedimientos para la participación de la población, mismos que deberán de ser públicos y de fácil acceso por aquellas personas que quieran participar en el programa.	Mecanismos y procedimientos de participación de la sociedad en el programa.
50	Interinstitucional	VII	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Establecer los documentos de formalización correspondientes para cada uno de los procedimientos y trámites, apegados a la normatividad del programa y que estos sean públicos y fácil acceso a la ciudadanía.	Formalización de todos los documentos normativos del programa, sistematizados y públicos.

ID	Clasificación	Apartado informe final de la Evaluación	Característica evaluada	Tiempo estimado de atención	Recomendación del evaluador externo	Resultado esperado
51	Interinstitucional	VIII. Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y federales.	Metodología del Marco Lógico	6 meses	Establecer y documentar complementariedad o coincidencia con otros programas estatales y federales vinculados con el Programa 126 Fortalecimiento y modernización del transporte público y privado del Estado.	Convenios de coordinación.

Anexo 10. Contraste de resultados

Nombre del Programa: Programa 126 Fortalecimiento y Modernización del Transporte Público y Privado del Estado

Modalidad:

Dependencia/Entidad: Secretaría de Movilidad

Unidad Responsable: Secretaría de Movilidad

Tipo de Evaluación: Específica de Diseño

Año de la Evaluación: 2019

Tema	Nivel 2018	Nivel 2019	Hallazgos de contraste
Justificación de la creación y del diseño del programa	1	1.6	Debe ser más clara y racional la relación causal entre actividades, componentes, propósito, fin y objetivo del Programa con el problema central.
Contribución a la(s) meta (s) y objetivo (s) Estatal (es) y/o sectorial (es)	3	3	Inconsistencias entre el objetivo del programa y el objetivo del plan sectorial; y la falta de vinculo lógico, metodológico, presupuestal y de control entre el Propósito y los documentos del Programa y el Plan Estratégico Sectorial Comunicaciones y Transportes
Población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad	0.2	1	Define la población potencial y objetivo de manera genérica y carece de mecanismos de elegibilidad.
Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención	0	2.6	Existen sistemas de los servicios que prestan, pero carece de mecanismos integren un padrón de oficial de beneficiarios
Matriz de Indicadores para Resultados	2.3	1.1	Revisar el árbol de problemas y el Árbol de objetivos, así como reformular la MIR,
Presupuesto y rendición de cuentas	2	3.3	Contemplar en el presupuesto las actividades sustantivas y los dispositivos tecnológicos para la Supervisión y Control de Transporte.
Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y federales.	N/A	N/A	Existen programas que pueden contribuir al logro del programa del objetivo.
Valoración Final	1.4	2.1	