

## **Formato para la difusión de los resultados de las Evaluaciones del Consejo Nacional de Armonización Contable**

<b>1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN</b>	
1.1. Nombre de la evaluación: Específica de Desempeño al programa Movilidad integral urbana	
1.2. Fecha de inicio de la evaluación (dd/mm/aaaa): 09/11/2020	
1.3. Fecha de término de la evaluación (dd/mm/aaaa): 15/12/2020	
1.4. Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre: José Luis Ramírez Coronado	Unidad administrativa: Coordinación de Evaluación e Informes de la Jefatura de la Gubernatura
1.5. Objetivo general de la evaluación: Evaluar de forma concreta el desempeño del programa 209 Movilidad Integral Urbana del ejercicio 2019, que muestre el avance en el cumplimiento de los objetivos y metas y permita mejorar la gestión, resultados, rendición de cuentas y contribuir a la toma de decisiones enfocadas en su mejora continua.	
1.6. Objetivos específicos de la evaluación:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reportar los resultados y productos de los programas a evaluar, mediante el análisis de los indicadores de resultados, de los indicadores de servicios y gestión, así como de los hallazgos relevantes derivados de las evaluaciones externas y otros documentos del programa.</li> <li>• Analizar el avance de las metas de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados</li> <li>• (MIR), respecto de años anteriores y el avance en relación con las metas establecidas.</li> <li>• Identificar los principales aspectos susceptibles de mejora de los programas derivados de las evaluaciones externas.</li> <li>• Analizar la evolución de la cobertura y el presupuesto.</li> <li>• Identificar las fortalezas, los retos y las recomendaciones de los programas a evaluar.</li> <li>• Contar con una Evaluación Integral del Desempeño de los programas valorados en la Evaluación, así como con una Ficha de Monitoreo y Evaluación que valore de manera breve su desempeño en distintas áreas.</li> </ul>	
1.7. Metodología utilizada en la evaluación:	
<p>La metodología definida por la Jefatura de la Gubernatura y aplicada por EICSA en esta evaluación implica un análisis de gabinete con información controlada, proporcionada por las dependencias y/o entidades responsables de los programas presupuestarios que se evalúan, así como por información adicional que la instancia evaluadora considere pertinente.</p>	

Instrumentos de recolección de la información:				
Cuestionarios:	Entrevistas:	XXX	Formatos:	Otros:
Especifique:				
Descripción de las técnicas y modelos utilizados:				
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Análisis de gabinete con información controlada, proporcionada por las dependencias y/o entidades responsables del programa presupuestario que se evalúa.</li> <li>2. Entrevistas con el enlace de la UR Responsable del Programa que se evalúa.</li> <li>3. Información adicional que la instancia evaluadora consultó en internet.</li> </ol>				

## 2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN

### 2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación:

- El diagnóstico no plantea el problema conforme a la metodología MML. Es conveniente consolidarlo con investigación documentada y actualizar datos sobre el tema de la movilidad en el Estado de Oaxaca.
- Mejorar el Árbol de Objetivos utilizando la metodología MML. Hacer un análisis más amplio para alcanzar los objetivos. Definirlos de forma más precisa y clara.
- Definir la población potencial, objetivo y atendida, así como desagregada (población general, centros de población, infraestructura vial y de transporte público). Adecuar sus documentos de Diagnóstico, Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos.
- Se carece de indicadores a nivel de componentes y actividades relacionados con el tema de la movilidad y el impacto que se pretende generar en la población oaxaqueña.
- Para el Indicador de Propósito es conveniente utilizar como unidad de medida la cantidad de infraestructura vial y de transporte público que se requiere construir o rehabilitar en los centros de población.
- Para el indicador del Componente 1, sería conveniente construir un indicador que mida la relación entre el total de centros de población con los estudios y proyectos que se realicen para atenderlos.
- El indicador de Actividad 1 (“Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados”) no es congruente con los fines del Programa, en virtud de que se pretende que todos los centros de población cuenten con infraestructura vial y de transporte público eficiente. Se propone que la meta de este indicador se establezca en relación a lograr un impacto de mayores resultados.
- Respecto al indicador de Actividad 2 (“Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte desarrollados”), el Programa tiene como una de sus finalidades que todos los centros de población cuenten con infraestructura vial y de transporte público eficiente; sin embargo, no se puede programar una meta que se desconoce si es posible de cumplir en relación a la cantidad de proyectos contemplados en el Banco de Proyectos de Inversión, sin considerar el total de centros de población urbanos que requieren de infraestructura vial y de transporte público. Se sugiere replantear la meta.
- Para el indicador del Componente 2, se sugiere replantear la meta para que represente un reto de mayores alcances y factible de realizar y que esté vinculado con la movilidad.

- El indicador de la Actividad 1 (“Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada”) tiene establecida una meta irrelevante en relación a la cantidad de los centros de población que requieren rehabilitar su infraestructura. Se sugiere replantear la meta.
- Respecto al indicador de la Actividad 2 (“Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados”), no es factible que exista un indicador para el que se establece una meta cero. Se sugiere valorar la existencia de este indicador y, si es útil, vincularlo con el tema de la movilidad.
- En el Decreto del Presupuesto de Egresos para el año 2019 no aparecen indicadores ni presupuesto para del Programa 209 Movilidad Integral Urbana.
- No se cuenta con ficha técnica de cada uno de los indicadores.

2.2 Señalar cuáles son las principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), de acuerdo con los temas del programa, estrategia o instituciones.

### 2.2.1 Fortalezas:

El Programa se encuentra alineado al Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022 y al Plan Sectorial Comunicaciones y Transportes.

Los indicadores son claros, relevantes y adecuados.

Los indicadores de Fin, Propósito y Componentes cumplen con las características de definición, unidad de medida, frecuencia de medición, línea base, metas, comportamiento del indicador y tipo de indicador.

Contar con la Secretaría de Movilidad permite generar y dar continuidad a los proyectos y programas en marcha, además facilita establecer planeación e implementación de proyectos de largo plazo.

Cuenta con la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca de reciente publicación, de corte vanguardista, la cual considera un capítulo relativo a la planeación de la movilidad; uno referente al uso de las vías públicas; y uno sobre el programa sectorial de movilidad; otro sobre los consejos de movilidad estatal, distrital y municipales, entre otros.

### 2.2.2 Oportunidades:

Elaborar un documento que contenga la información completa del Programa, que deberá contemplar los siguientes elementos: Fundamento jurídico; fundamentación en el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022 (Eje temático), así como en el Plan Sectorial y/o Institucional o Especial; estructura; definiciones; diagnóstico; objetivos y fin, propósito; componentes y actividades; estrategias y acciones puntuales; metas y parámetros de medición; fórmulas de cálculo; planeación programática y presupuestal; mecanismos de verificación; visión de corto, mediano y largo plazos; lineamientos o reglas de operación, entre otros.

Analizar la inclusión operativa y funcional del Programa porque no es adecuada, ya que –a pesar de que tiene como Unidad Responsable a la Secretaría de Movilidad– todas

las actividades recaen en la Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable.

Fortalecer el diagnóstico del problema conforme a la metodología MML, con sustento en investigaciones documentadas sobre movilidad y actualizar datos, para que abarque la problemática de la infraestructura vial y de transporte en el Estado de Oaxaca.

Buscar y generar estudios e investigaciones realizados por instituciones públicas y privadas (nacionales o internacionales), que estén relacionadas con el tema.

Fortalecer el Árbol de Objetivos conforme a la metodología MML. Es necesario realizar una definición más precisa de los objetivos.

Definir a la población potencial, objetivo y atendida, así como desagregarla (población general y centros de población). Asimismo, adecuar sus documentos de Diagnóstico, Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos.

Crear una estrategia de cobertura que establezca prioridades para la creación o rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte de los centros de población para brindar mayor movilidad a las y los oaxaqueños.

Establecer un Programa Operativo Anual que sea consistente con los indicadores y vincular éstos con la movilidad en el Estado.

Crear las Fichas Técnicas de cada indicador.

Elaborar las Reglas de Operación y otros lineamientos del Programa.

Establecer mecanismos de verificación para las actividades, que permitan su seguimiento, como son los Reportes de Avance de Gestión.

Establecer una línea base en los indicadores que permita determinar las metas de cada uno de ellos.

Definir metas claras y congruentes con la frecuencia de medición, a fin de monitorear el desempeño del Programa.

Identificar con qué otros programas se pueden conjuntar esfuerzos para potenciar los resultados del Programa.

Tener en cuenta que el Decreto del Presupuesto de Egresos para el Ejercicio 2019 no contempló indicadores ni recursos asignados al Programa 209 Movilidad Integral Urbana.

Crear la ficha técnica de cada uno de los indicadores.

#### Particulares:

Para el indicador de Propósito, es importante conocer la cantidad de infraestructura que se requiere para los centros de población a atender.

Para el indicador del Componente 1, es conveniente construir un indicador que mida la relación entre el total de centros de población con los proyectos para atenderlos.

Para el indicador de Actividad 1 (“Porcentaje de estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte realizados”), es necesario revisarlo porque no es congruente con los fines del Programa.

Para el indicador de Actividad 2 (“Porcentaje de diagnósticos de infraestructura vial y de transporte desarrollados”), es importante replantear la meta porque –aunque el Programa tiene como una de sus finalidades que todos los centros de población del Estado de Oaxaca cuenten con infraestructura vial y de transporte público eficiente– no se sabe si esto es posible.

Para el indicador del Componente 2, es conveniente replantear la meta.

Para el indicador de la Actividad 1 (“Porcentaje de infraestructura vial rehabilitada”), es necesario replantear la meta.

Para el indicador de la Actividad 2 (“Porcentaje de Estudios y proyectos de infraestructura vial y de transporte para obra realizados”), es importante valorar la existencia de este indicador, ya que contempla una meta cero.

#### 2.2.2 Debilidades:

No se cuenta con presupuesto para el Programa.

El Programa no contempla la movilidad peatonal, ciclista y vehicular; está centrado en la movilidad del transporte público.

La información, además de que está dispersa, es incompleta o no existe.

No se cuenta con un documento que describa el Programa.

No cuenta con reglas de operación o lineamientos para su ejecución.

La operación del Programa no se vincula con su impacto en el desarrollo de la movilidad en los centros de población beneficiados.

El diagnóstico no está actualizado y solo tiene datos elementales de la movilidad en el Estado de Oaxaca.

En el diagnóstico no se definen claramente las poblaciones de enfoque, objetivo y atendida.

Los indicadores no cumplen con las características de ser económicos y verificables mediante mecanismos accesibles a los ciudadanos, lo cual no contribuye al acceso a la información pública ni a la transparencia.

No se tienen las fichas técnicas de cada uno de los indicadores.

### 2.2.3 Amenazas

En el contexto de la evaluación, se hizo evidente que no hay acceso a la información sobre el Programa.

También es evidente que no existe la debida transparencia en la información.

No se debe perder de vista que pueden surgir protestas sociales porque en el Programa no se considera a poblaciones indígenas.

## 3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

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

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

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

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

Se considera conveniente vincular los indicadores con el impacto que generan en el desarrollo de la movilidad urbana, lo cual permitiría –eventualmente– evaluar los

beneficios para la población oaxaqueña y, de manera particular, para la población objetivo. Asimismo las metas revisadas se consideran laxas, teniendo en cuenta que se establecen por abajo del umbral de la capacidad del Programa. Un aspecto muy importante a nivel de indicadores de actividad es que no se reportan en la MIR cuáles son sus mecanismos de verificación.

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

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

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

Se concluye que el Programa no cumple los requerimientos de información suficiente para su estudio y análisis. Un aspecto importante es que, aunque inició su operación en 2016, el programa realizó modificaciones en su batería de indicadores y los actualizó a partir del año 2019.

Recomendaciones.

Elaborar un documento que contenga la información completa del Programa, con al menos los siguientes elementos: Fundamento jurídico, fundamentación en el Plan Estatal de Desarrollo, Eje temático, Plan Sectorial y/o Institucional o Especial, estructura, descripción del programa, definiciones, diagnóstico, objetivos de fin, propósito, componentes y actividades, estrategias y acciones puntuales, metas y parámetros de medición, fórmulas de cálculo, planeación programática y presupuestal, mecanismos de verificación, visión de corto, mediano y largo plazos, lineamientos o reglas de operación, entre otros.

Analizar la inclusión operativa y funcional del Programa porque no es adecuada, ya que –a pesar de que tiene como Unidad Responsable a la Secretaría de Movilidad– todas las actividades recaen en la Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable.

Fortalecer el diagnóstico del problema conforme a la metodología MML, con sustento en investigaciones documentadas sobre movilidad y actualizar datos. Se sugiere que abarque la problemática de la infraestructura vial y de transporte.

Buscar y generar estudios e investigaciones realizadas por instituciones públicas y privadas (nacionales o internacionales), relacionadas con el tema.

Fortalecer el Árbol de Objetivos conforme a la metodología MML. Es necesario realizar una definición más precisa de los objetivos.

Definir la población potencial, objetivo y atendida, así como desagregarla (población general y centros de población). Adecuar sus documentos de Diagnóstico, Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos.

Crear una estrategia de cobertura que establezca prioridades para la creación o rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte de los centros de población para brindar mayor movilidad a las y los oaxaqueños.

Establecer un Programa Operativo Anual programático y presupuestal que sea consistente con los indicadores y vincular éstos con la movilidad.

Crear las Fichas Técnicas de cada indicador.

#### **4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA**

4.1 Nombre del Coordinador de la evaluación: Juan Clemente Juárez

4.2 Cargo: Coordinador

4.3 Institución a la que pertenece: Estrategia Integral Consultores, S. A. de C. V.

4.4 Principales colaboradores:  
Ernesto Estrada Almazán

4.5 Correo electrónico [eicsaconsultores@gmail.com](mailto:eicsaconsultores@gmail.com)

4.6 Teléfono (Con clave lada) 722 280 50 36

#### **5. IDENTIFICACIÓN DE(LOS) PROGRAMAS(S)**

5.1 Nombre del (los) Programa(s) evaluado(s): Movilidad integral Urbana

5.2 Siglas: No aplica

5.3 Ente público coordinador del (los) Programa(s): Secretaría de Movilidad

5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) Programa(s):

Poder Ejecutivo <input checked="" type="checkbox"/> Poder Legislativo ___ Poder Judicial ___ Ente Autónomo	
5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) Programa(s):	
Federal ___ Estatal <input checked="" type="checkbox"/> Local	
5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) Programa(s): Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable.	
5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) Programa(s): Secretaría de las Infraestructuras y el Ordenamiento Territorial Sustentable.	
5.6.2 Nombre(s) de (los) titular(es) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) Programa(s) (nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada):	
Nombre:	Unidad administrativa:
Mariana Erandi Nassar Piñeyro (951) 5016691 Ext. -1513.	Secretaría de Movilidad

## 6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN

6.1 Tipo de contratación:
6.1.1 Adjudicación Directa <input checked="" type="checkbox"/> 6.1.2 Invitación a tres ___ 6.1.3 Licitación Pública Nacional 6.1.4 Licitación Pública Internacional ___ 6.1.5 Otro: (Señalar)
6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación: Jefatura de la Gubernatura
6.3 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.
6.4 Fuente de Financiamiento: Recursos fiscales

## 7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN

7.1 Difusión en internet de la evaluación: <a href="https://www.oaxaca.gob.mx/jefatura/evaluacion-detalle/">https://www.oaxaca.gob.mx/jefatura/evaluacion-detalle/</a> Siguiendo la ruta PAE2020/evaluaciones/informe de resultados  Y en el portal de Transparencia presupuestaria: <a href="http://www.transparenciapresupuestaria.oaxaca.gob.mx/evaluacion_resultados.html">http://www.transparenciapresupuestaria.oaxaca.gob.mx/evaluacion_resultados.html</a>
---

7.2 Difusión en internet del formato:

<https://www.oaxaca.gob.mx/jefatura/evaluacion-detalle/>

Siguiendo la ruta PAE2020/evaluaciones/fichas de difusión de resultados