



OAXACA
GOBIERNO DEL ESTADO

PLAN ESTRATÉGICO SECTORIAL MOVILIDAD



PLAN ESTATAL DE
DESARROLLO
2 0 2 2 - 2 0 2 8





OAXACA
GOBIERNO DEL ESTADO



**PLAN ESTATAL DE
DESARROLLO**

2 0 2 2 - 2 0 2 8

Movilidad



OAXACA
GOBIERNO DEL ESTADO



PLAN ESTATAL DE
DESARROLLO
2022-2028



Directorio

Ing. Salomón Jara Cruz

Gobernador Constitucional del
Estado de Oaxaca

Lic. Haydee Claudina de Gyves Mendoza

Secretaria de Movilidad

C.P. Karina Gómez Esteban

Directora General del Sistema de Transporte
Colectivo Metropolitano
CITYBUS Oaxaca.

Lic. Juanita Arcelia Cruz Cruz

Directora General del Instituto de Planeación
para el Bienestar

Mtro. Farid Acevedo López

Secretario de Finanzas



Glosario

Accesibilidad: las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad y movilidad limitada, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Acoso y violencia de género: comportamientos intimidatorios o violentos dirigidos específicamente hacia personas de un género determinado, en este caso, en el contexto del transporte público.

Áreas urbanas: regiones densamente pobladas con infraestructura desarrollada.

Asambleas comunitarias: reuniones donde los residentes de una comunidad se reúnen para discutir y tomar decisiones sobre temas que les afectan.

Autotransporte de carga: sistema de transporte de mercancías por carretera, utilizando camiones u otros vehículos especializados.

Calidad de vida: nivel de bienestar general y comodidades disponibles para una persona o comunidad.

Calidad del aire: nivel de contaminantes y otros elementos en el aire que afectan la salud y el medio ambiente.

Ciclo vía: carril de circulación exclusiva para ciclistas, físicamente segregado del tránsito automotor. Puede estar confinado con elementos fijos en el pavimento o semifijos.

CITYBUS Oaxaca: ente gestor encargado de la planeación, administración, supervisión, operación y control, creado mediante Decreto SN, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca, Tomo CII, de fecha 07 de julio del 2020.

Concesión: es el acto administrativo por medio del cual, mediante el procedimiento y resolución respectiva, el Gobernador del Estado o la



Secretaría autoriza a una persona física o moral para llevar a cabo la prestación del Servicio Público de Transporte y de los servicios auxiliares.

Conectividad: capacidad de estar conectado o enlazado con otros lugares, especialmente en el contexto de calles y vialidades.

Desplazamientos: recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad.

Enfoque sistémico: enfoque que considera todas las partes interconectadas de un sistema al abordar un problema o situación.

Entorno urbano: ambiente creado por la presencia de edificios, calles y otras estructuras en áreas urbanas.

Inclusión: proceso de asegurar que todas las personas tengan acceso a los mismos recursos y oportunidades.

Infraestructura peatonal y ciclista: construcciones como aceras y carriles para bicicletas destinadas al desplazamiento de personas a pie o en bicicleta.

Infraestructura vial: todo espacio terrestre de dominio público y/o uso común, destinado a la movilidad, circulación de vehículos, personas y mercancías, así como a la prestación de servicios públicos, colocación de mobiliario urbano y demás componentes físicos que interrelacionados de manera coherente y bajo el cumplimiento de normativas técnicas de diseño e implementación permitan el libre tránsito en vialidades urbanas, rurales, semi rurales y de transición dentro de los asentamientos humanos generando seguridad, accesibilidad, orden, confort, operación y contención en los espacios públicos.

Infraestructura: conjunto de estructuras físicas y sistemas necesarios para el funcionamiento de una sociedad, como carreteras, aceras, estaciones de transporte público, entre otros.

Instrumentos urbanos: herramientas para planificar y regular el desarrollo urbano.



Logística: proceso de planificación, implementación y control eficiente del flujo de mercancías y servicios, desde el punto de origen hasta el punto de consumo.

Modos de movilidad sostenible: formas de desplazarse que minimizan el impacto ambiental, como caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte público.

Modos de transporte sostenibles: métodos de transporte que tienen un impacto ambiental mínimo y pueden mantenerse a largo plazo.

Movilidad activa o no motorizada: desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados, como caminar o andar en bicicleta.

Movilidad urbana: desplazamiento de personas y bienes dentro de una ciudad.

Movilidad: el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas.

Norma técnica de diseño de calles: regulaciones que establecen estándares para el diseño de calles, considerando la seguridad y fluidez del tráfico vehicular y peatonal.

Parque vehicular: conjunto de vehículos registrados y en circulación en una determinada área geográfica.

Peatones: personas que transitan por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado.

Permisionario: persona o entidad autorizada legalmente para operar vehículos de transporte.

Persona con discapacidad: toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental,



intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás.

Perspectiva de género: enfoque que considera las diferencias sociales entre hombres y mujeres.

PIB: Producto Interno Bruto, medida del valor total de bienes y servicios producidos en un país durante un periodo específico.

Plan mundial del decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030: estrategia internacional impulsada por la ONU para reducir los accidentes de tránsito y mejorar la seguridad en las carreteras durante el período de 2021 a 2030.

Planeación urbana: proceso de organización y diseño del desarrollo de áreas urbanas, como la distribución de infraestructuras y servicios.

Política pública: conjunto de decisiones y acciones tomadas por el gobierno para abordar un problema o situación específica, en este caso, relacionado con la movilidad y seguridad vial.

Red peatonal y ciclista: sistema de calles y vialidades diseñado específicamente para peatones y ciclistas.

Reglamento: normativa complementaria a una ley que detalla procedimientos y responsabilidades específicas para garantizar su aplicación efectiva.

Reordenamiento de las rutas de transporte: modificación de las rutas de los sistemas de transporte público para mejorar la eficiencia y accesibilidad.

Reparto modal: distribución del uso de diferentes modos de transporte, como caminar, bicicleta, transporte público, etc. utilizados por la población en un área determinada.

Sector movilidad: área de gobierno responsable de gestionar y regular el transporte y la movilidad dentro de una región o estado.



Seguridad vial: conjunto de medidas para prevenir accidentes de tránsito y garantizar la seguridad en las vías.

Sistema de control y administración de concesiones (SICAC): plataforma que gestiona y supervisa las concesiones otorgadas por el gobierno del estado de Oaxaca para la prestación de servicios de transporte.

Transporte de carga: es el servicio de traslado que se ofrece a una persona física o moral para transportar bienes o mercancías y productos de un lugar a otro, de forma ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos y criterios de optimización, a cambio de una remuneración económica.

Transporte privado: el que tiene por objeto satisfacer las necesidades particulares de quien lo realiza sin mayor limitación que el registro del vehículo y el cumplimiento de las normas de circulación emitidas por el estado y los municipios.

Transporte público: sistema de transporte que está disponible para uso público y es operado por una entidad gubernamental o privada para brindar servicio a la comunidad.

Transporte: es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías.

Tren Interoceánico: proyecto de infraestructura para conectar los océanos Atlántico y Pacífico mediante un sistema ferroviario.

Urbanismo táctico: estrategia de diseño urbano que implementa cambios temporales en el entorno urbano para evaluar su efectividad antes de realizar cambios permanentes.

Zona metropolitana: área urbana que incluye una ciudad principal y sus áreas circundantes, generalmente con altos niveles de interconexión y densidad de población.



Contenido

Directorio	
Glosario	
Mensaje del Gobernador	11
I. Introducción	13
II. Marco Normativo	14
III. Nuevo Modelo de Planeación para el Bienestar y Democracia Participativa	17
IV. Alineación a los Instrumentos de Planeación	19
V. Diagnóstico	25
Reparto modal	26
Satisfacción del Servicio de Transporte Público	27
Percepción de seguridad y cambios en el comportamiento	31
Transporte de carga	38
Concesionamiento del Transporte Público de Pasajeros	42
VI. Visión Estratégica	45
VII. Estructura programática presupuestal y marco sectorial del gasto	51
Estructura programática presupuestal	51
Marco sectorial del gasto	52
VIII. Marco de Resultados	53
Indicadores de impacto	53
Indicadores de resultados y productos	53
IX. Seguimiento y Evaluación	56
Seguimiento	57
Evaluación	58
X. Referencias	59





Mensaje del Gobernador

La movilidad representa un engranaje fundamental para el bienestar, el desarrollo económico y social del estado. Por esa razón, una de las prioridades del Gobierno de la Transformación será trabajar para garantizar este derecho de manera digna, inclusiva y segura.

Bajo esta premisa, hemos diseñado una política pública que permita mejorar la movilidad en nuestro estado. Este Programa Estratégico Sectorial de Movilidad está diseñado desde una perspectiva de justicia social y con un enfoque claro: construir un futuro más justo y accesible para todas las y los oaxaqueños.

Somos un Gobierno de Territorio, por lo cual nuestro compromiso nos demanda atender cada rincón del estado, considerando que las personas a diario se mueven de un lugar a otro, caminando, en bicicleta o haciendo uso de algún modo de transporte; por ello, promoveremos una movilidad peatonal segura, incluyente, accesible y sustentable, así como la transformación del transporte público para que sea eficiente, conformando un elemento clave para la inclusión y el desarrollo de nuestros pueblos y comunidades.

El Gobierno de la Transformación entiende la importancia del espacio público al considerar la habitabilidad, la recreación y la convivencia. Lamentablemente, en otros sexenios, las malas decisiones y obras mal planeadas afectaron principalmente los desplazamientos de las personas más vulnerables, por ello, este gobierno prioriza la movilidad en condiciones de accesibilidad y seguridad vial, garantizando la igualdad de condiciones, eliminando los obstáculos y barreras para las personas con discapacidad, movilidad limitada y los grupos en situación de vulnerabilidad.

En este sentido, para contribuir a garantizar una vida libre de violencia a las mujeres oaxaqueñas, los objetivos, estrategias y proyectos planteados permitirán mejorar los niveles de seguridad de las usuarias del transporte público, al tiempo de integrar una perspectiva de género en el diseño de calles, mediante intervenciones urbanas, mejoras en la infraestructura vial y acciones comunitarias, para crear entornos más seguros, accesibles e inclusivos.





Estas acciones nos permitirán contar con centros de población y entornos más amables para todas y todos, promoviendo la creación de vías y espacios públicos de calidad, de inclusión, al reconocer que existen diferencias en cómo nos movemos, de sostenibilidad y resiliencia, al favorecer la adaptación y la disminución de los efectos del cambio climático.

Este plan estratégico contiene una visión innovadora para mejorar las condiciones en la que nos movemos en el estado. Desde el inicio de esta administración hemos trabajado para emprender acciones que nos colocan a la vanguardia de políticas públicas en materia de movilidad, teniendo como centro de la toma de decisiones a las personas, impulsando la transformación de la movilidad. Ninguna otra administración había pensado en la movilidad desde una perspectiva de justicia social y bienestar.

El Gobierno de la Transformación tiene el compromiso de mejorar las condiciones de movilidad con el objetivo de poder impactar de manera positiva en el medio ambiente, la seguridad, el desarrollo económico, la salud y los desplazamientos de todas y todos, para no dejar a nadie atrás y no dejar a nadie afuera.

Ing. Salomón Jara Cruz
Gobernador Constitucional del Estado de Oaxaca



I. Introducción

La mitad de la población mundial vive en ciudades y se espera que para el año 2050 sea el 95% de la población mundial la que viva en ciudades. En México, 8 de cada 19 personas viven en áreas urbanas. Esta tendencia plantea para las grandes y medianas concentraciones urbanas enormes desafíos, y es la movilidad de las personas y sus bienes uno de ellos.

Históricamente en México la incorporación de la implementación de la movilidad en los instrumentos urbanos se encuentra en proceso. A nivel nacional con la aprobación de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en 2016, se incorporó de manera transversal la Movilidad en el Desarrollo Urbano.

En este sentido el estado de Oaxaca busca dar pasos en ello. Si bien el estado tiene un largo proceso de instrumentos de planeación urbana, en ellos ha imperado la visión de la planeación centrada en vialidades y vehículos automotores. Es recientemente, para la segunda mitad de la presente década que instrumentos de Planeación han incorporado ejes y líneas de acción centradas en la movilidad de las personas y la conectividad con los territorios.

El Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 define dentro del Eje Programático 5 Infraestructura y Servicios Públicos para

el Desarrollo del Estado el Tema de Movilidad y Seguridad Vial el cual marca como objetivo 5.7 el “Mejorar la movilidad segura en el Estado” mediante 4 estrategias y 14 de líneas de acción, las cuales contemplan el fortalecer la red de infraestructura peatonal y ciclista, interconectar los distintos modos de transporte, promover la cultura de la movilidad activa, fortalecer procesos de expedición de licencias, placas y tarjetas de circulación, fortalecimiento en el cumplimiento de las normas técnicas, impulsar el reordenamiento de las rutas de transporte, incentivar la integración tarifaria, gestionar infraestructura y promover el mejoramiento del marco jurídico para el transporte de carga, entre otros.

Así mismo, se está trabajando en la nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el estado de Oaxaca, una Norma Técnica de Diseño de Calles los cuales vendrán a reforzar y dar operatividad al Plan de Desarrollo Estatal y a este Programa Sectorial de Movilidad y Seguridad Vial.

En este sentido, el Programa Sectorial de Movilidad para el Estado de Oaxaca se presenta como el instrumento que define la política pública en materia de movilidad y seguridad vial con una visión de largo plazo que permita implementar acciones que construyan la visión de movilidad que quienes habitan Oaxaca tanto añoran.



II. Marco Normativo

1. Marco Internacional

Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU:

Estos objetivos, compuestos por 17 metas que abarcan dimensiones sociales, económicas y ambientales, son fundamentales para la definición de políticas urbanas a nivel mundial.

Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030:

Surgido tras la resolución A/RES/74/299 de la ONU, este plan busca mejorar la seguridad vial. En México, las cifras alarmantes de muertes por accidentes viales refuerzan la importancia de su implementación.

2. Instrumentos Federales

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

Establece el derecho humano a la movilidad, incluyendo seguridad vial, accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad. Delega responsabilidades al estado y destaca la posibilidad de tercerizar actividades productivas bajo supervisión.

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano:

Esta ley, crucial para la planificación urbana, promueve la adopción de hábitos de movilidad sustentable y prevención de accidentes.

Ley de Vías Generales de Comunicación

Faculta a la federación en temas de vías generales de comunicación, incluyendo obras públicas y revisión de estas. Aborda aspectos como concesiones, tarifas y sanciones.

Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores:

Garantiza derechos de las personas adultas mayores, incluido el acceso a servicios de transporte con asientos preferentes y beneficios. Busca mejorar su bienestar físico y mental.

Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020:

Contribuye a reducir lesiones y muertes por accidentes de tránsito, con un enfoque en fortalecer servicios de atención médica.



Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

Reglamenta el derecho a la movilidad, estableciendo principios como seguridad vial, accesibilidad e igualdad. Define competencias y concurrencia de facultades.

Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023 - 2042:

Establece la visión a largo plazo y sienta las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, con un horizonte de planeación en el corto, mediano y largo plazo con el propósito de garantizar el derecho de todas las personas a trasladarse y disponer de sistemas integrales de movilidad con calidad, suficiencia y accesibilidad que, en condiciones de igualdad, equidad y sostenibilidad, permitan reducir las brechas de desigualdad en el acceso de las personas al derecho a la movilidad.

Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND):

Compromete al estado mexicano con el desarrollo sostenible, abordando desigualdades y carencias mediante programas de inclusión, igualdad de género y mejoramiento urbano.

3. Instrumentos Estatales

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca:

Responsabiliza al Estado de garantizar el Derecho a la Movilidad, priorizando peatones y no motorizados, y promoviendo una cultura de movilidad sustentable.

Ley de Bienes pertenecientes al Estado de Oaxaca:

Define los tipos de bienes estatales, incluyendo aquellos destinados al servicio público local como caminos, carreteras y puentes.

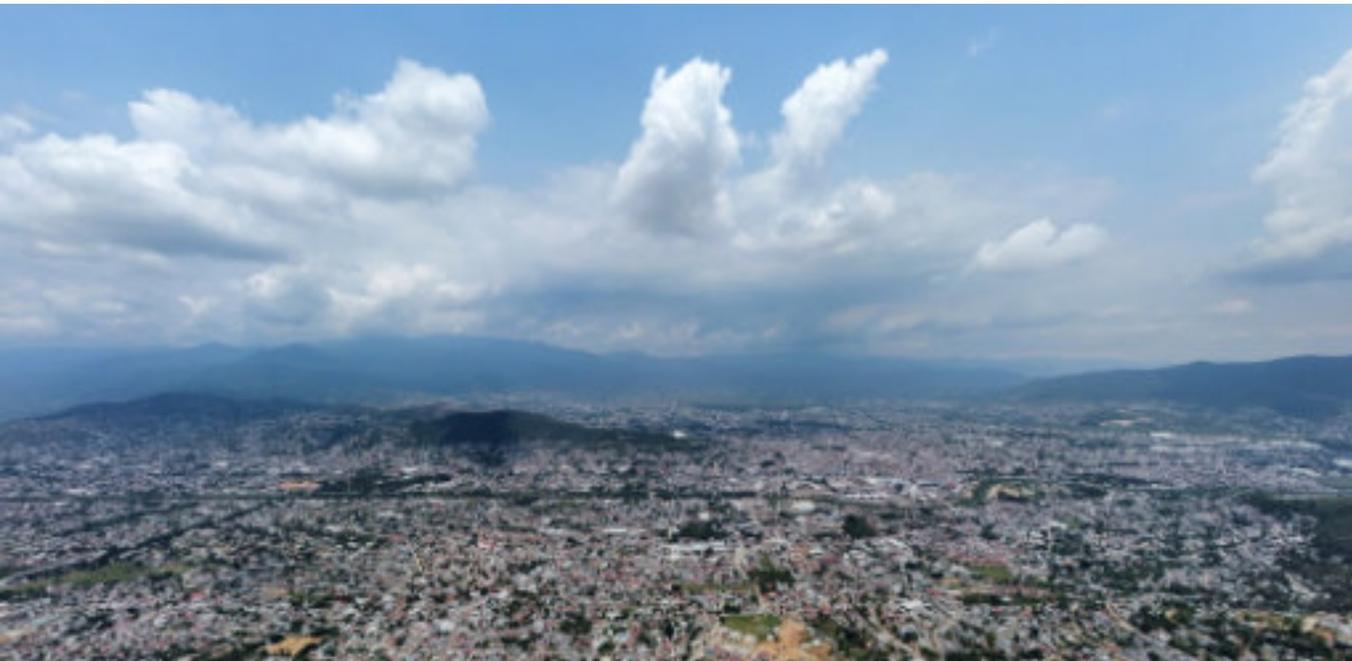
Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados del Estado de Oaxaca:

Regula el gasto público en planeación, ejecución y conservación de obras públicas. Aplica a dependencias estatales, entidades y municipios.

Ley de Caminos y Aeropistas de Oaxaca:

Establece el organismo público descentralizado Caminos Bienestar para la infraestructura de la red de caminos y aeropistas. Define acciones y servicios auxiliares.





Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Oaxaca:

Otorga facultades a la Secretaría de Movilidad para coordinar programas de movilidad y transporte, así como regular y dirigir el uso adecuado de las comunicaciones terrestres y transporte.

Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca:

Establece bases para planificar, regular y administrar la movilidad terrestre, priorizando seguridad y derechos de los usuarios. Define sujetos activos y obligaciones.

Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca:

Complementa la Ley de Movilidad, designando a la Secretaría de Movilidad como autoridad responsable para su aplicación y garantizando el derecho humano a la movilidad.

En esta última sección, los instrumentos estatales de Oaxaca establecen la responsabilidad del Estado en garantizar la movilidad, definir bienes, regular obras públicas y servicios, y coordinar programas de movilidad. Se destaca la importancia de la Ley de Movilidad para planificar y administrar la movilidad terrestre, garantizando la seguridad y derechos de los usuarios. El reglamento complementa estas leyes, asegurando la aplicación efectiva y el pleno ejercicio del derecho humano a la movilidad. En resumen, estos instrumentos abordan la complejidad de la movilidad en Oaxaca, desde la esfera internacional hasta la regulación estatal, con el objetivo común de promover una movilidad segura, accesible y sustentable para todos los ciudadanos.

III. Nuevo modelo de planeación para el bienestar y democracia participativa

El innovador modelo de planeación para el bienestar y democracia participativa en el estado de Oaxaca, liderado por el Ing. Salomón Jara Cruz, Gobernador del Estado, marca un cambio trascendental en la forma en que se aborda el desarrollo y la toma de decisiones. Este enfoque se materializó en el Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2022-2028, donde la participación ciudadana se convirtió en el epicentro de la formulación de políticas públicas. A través de diversos instrumentos, como los Foros Regionales, Foros Temáticos Sectoriales, Asambleas Comunitarias, y encuentros con Autoridades Municipales, se permitió una conexión directa con las voces históricamente marginadas.

El Sector Movilidad, alineado con esta visión, adoptó este modelo participativo para realizar un diagnóstico integral de las necesidades y preocupaciones de las y los oaxaqueños. En el foro específico sobre Movilidad y los llevados a cabo en las ocho regiones del estado, se propició un espacio de diálogo inclusivo. Este enfoque no solo permitió identificar problemas, sino

que también abrió las puertas a soluciones emergentes desde la propia comunidad, reconociendo la importancia de entender las realidades locales desde la perspectiva de quienes las viven a diario.

El Foro de Movilidad para la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo fue llevado a cabo el 21 de febrero de 2023, siendo la primera vez que el Gobierno del Estado de Oaxaca organizó un foro para incluir el tema de Movilidad en el PED. Asistieron a este foro dependencias de gobierno, academia, sociedad civil, empresas y gobiernos y ayuntamientos municipales. Se instalaron cuatro mesas temáticas: Movilidad Activa, Integración y Mejoramiento del Transporte Público, Transporte de Carga y Competencias y Atribuciones de los Municipios en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, en las cuales la ciudadanía pudo expresar sus inquietudes y propuestas para mejorar la movilidad en el estado, muchas de las cuales fueron traducidas en líneas de acción y estrategias en el tema 5.7, Movilidad y Seguridad Vial del PED 2022-2028.



IV. Alineación a los Instrumentos de Planeación

EJE PND 2019-2024	PED 2022-2028		
	OBJETIVO	ESTRATEGIAS	LÍNEAS DE ACCIÓN
3. Economía	Objetivo 5.7 Mejorar la Movilidad segura en el estado	Estrategia 5.7.1 Promover vialidades y espacios públicos accesibles y seguros, para las personas que se movilizan a pie, en bicicleta y demás vehículos no motorizados, incentivando estas formas de movilidad activa	5.7.1.1 Fortalecer la red de infraestructura peatonal y ciclista en condiciones de accesibilidad, inclusión, seguridad y sostenibilidad.
			5.7.1.2 Interconectar las vialidades, calles, y espacios de movilidad peatonal y ciclista con los sistemas de transporte público.
			5.7.1.3 Promover la cultura de la movilidad activa.
		5.7.2 Modernizar el sistema de transporte colectivo urbano, suburbano, metropolitano y foráneo del estado, para que sea incluyente, accesible, eficiente intercolectado, seguro y sostenible.	5.7.2.1 Fortalecer los procesos de expedición de licencias, placas, tarjetas de circulación y concesiones, en todas las modalidades.
			5.7.2.2 Fortalecer el cumplimiento de las normas técnicas en el transporte público.
			5.7.2.3 Impulsar el reordenamiento de rutas y la articulación operativa de los sistemas de transporte público.
			5.7.2.4 Incentivar la integración tarifaria de los servicios de transporte público.



EJE PND 2019-2024	PED 2022-2028		
	OBJETIVO	ESTRATEGIAS	LÍNEAS DE ACCIÓN
3. Economía	Objetivo 5.7 Mejorar la Movilidad segura en el estado	5.7.3 Fortalecer la competitividad del transporte de carga en nuestro estado.	5.7.3.1 Promover el fortalecimiento del marco jurídico en materia de transporte de carga.
			5.7.3.2 Implementar procesos de mejora regulatoria para la apertura y operación de servicios de transporte de carga.
			5.7.3.3 Gestionar la infraestructura para transporte de carga, logística y distribución.
			5.7.3.4 Gestionar la trazabilidad, monitoreo y operatividad
		5.7.4 Fortalecer el enfoque sistémico de seguridad vial en el estado.	5.7.4.1 Impulsar infraestructura segura, con criterios y parámetros que prioricen la vida e integridad de las personas.
			5.7.4.2 Incrementar la seguridad de las personas usuarias de la movilidad activa y del transporte público en sus diferentes modalidades.
			5.7.4.3 Impulsar programas de sensibilización, formación y educación vial.



En cuanto a la alineación de los ODS con la presente agenda de movilidad, se identifica que estos dos instrumentos se alinean de manera multifacética en lo siguiente:

3. **Salud y bienestar.** Se procura una importante reducción en la emisión de gases nocivos, así como en la reducción de accidentes de tráfico y la procuración de la integridad de las personas usuarias.
4. **Educación de calidad.** Se alinea en dos aristas. Por una parte se propone una mayor cobertura de las rutas de transporte de uso masivo, brindando la oportunidad a un número mayor de personas a que accedan a los centros educativos dispersos por el territorio del estado; desde otro punto, uno de los pilares de la presente agenda es la promoción y la enseñanza de la cultura vial, que generará una sociedad más consciente de su entorno y de su responsabilidad social.
5. **Igualdad de género.** El mejoramiento del transporte público, así como de la infraestructura urbana, abonarán de manera significativa a la generación de espacios seguros para todas las mujeres que se movilicen y con esto se dará certeza a que las mismas se trasladen y lleguen con éxito, integridad y dignidad a sus destinos.
10. **Reducción de las desigualdades.** Considerando las distancias y poca y precaria accesibilidad como factores generadores de desigualdad social, la optimización de transporte, rutas y condiciones de infraestructura urbana permitirán el acceso a un mayor número de personas a las oportunidades que las ciudades ofrecen.



11. **Ciudades y comunidades sostenibles.** Esta agenda de movilidad plantea la revisión, adecuación e implementación tecnológica de las unidades de movilización motorizada de manera que sean óptimas, generosas con el medio ambiente y accesibles para todas las personas usuarias.
12. **Producción y consumo responsables.** Con la activación de la movilidad activa, se pretende la reducción de adquisiciones y ocupaciones masivas de las ciudades con vehículos motorizados.
13. **Acción por el clima.** La verificación eficaz de vehículos motorizados, así como la sustitución de unidades obsoletas de uso masivo, y el enfoque la activación de la movilidad activa, permitirán una reducción en la emisión de gases contaminantes, así como el desgaste de los suelos por el tránsito constante de vehículos pesados.
16. **Paz, justicia e instituciones sólidas.** La centralización y homologación de todas las tareas estatales referentes al tráfico, movilidad y territorialidad, así como la modificación de los cuerpos legales en materia, vendrán con certeza jurídica para los ciudadanos.
17. **Alianzas para lograr los objetivos.** La visibilización de la movilidad sustentable coloca a Oaxaca en un grupo cada vez más amplio de territorios soberanos, tanto nacional como internacionalmente, que se dedican al mejoramiento, procuración y generación de condiciones de movilidad sustentable para sus habitantes.



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



Fuente: Organización de las Naciones Unidas



V. Diagnóstico

En diversos marcos legales nacionales e internacionales, como el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) y el 12 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca (CPELSO), se establece el derecho a la movilidad como un elemento clave para el desarrollo inclusivo y sostenible de comunidades urbanas y rurales. La movilidad, entendida como los desplazamientos de personas y bienes en diversas modalidades, desde caminar hasta utilizar transporte público, se vincula estrechamente con el acceso a derechos fundamentales como educación, salud, alimentación, cultura y participación política.

El Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Geografía (INEGI) revela los siguientes datos respecto a la movilidad en la entidad; que la movilidad peatonal es predominante, siendo el 70% de la población escolar y el 50% de los trabajadores quienes se desplazan caminando. Sin embargo, la falta de infraestructura peatonal, evidenciada por el 8.2% de manzanas con banquetas, presenta un desafío.

En cuanto a la movilidad ciclista, la falta de infraestructura y seguridad limita su

uso, con solo el 1.7% y 4.7% de la población yendo a la escuela y al trabajo en bicicleta, respectivamente. El transporte público es crucial, representando la modalidad más importante de movilidad motorizada, atendiendo a 4 millones 132 mil 148 habitantes.

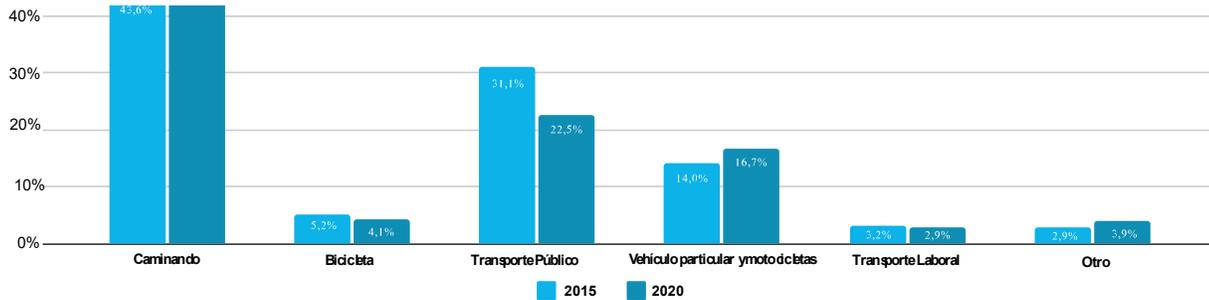
La visión individualista del desarrollo, enfocada en vehículos particulares, ha generado costos económicos, sociales y ambientales, incluyendo dispersión urbana y contaminación. La estrategia nacional de movilidad busca reordenar el espacio público, priorizando la movilidad peatonal y ciclista.

El transporte de bienes y mercancías también es esencial, pero requiere mejor infraestructura para reducir costos logísticos y mejorar la competitividad económica. La seguridad vial, en línea con el Segundo Decenio de las Naciones Unidas, es una preocupación global, con México enfrentando altos índices de siniestros viales y sus consecuencias.

En resumen, la movilidad integral, que abarque diferentes modalidades y enfoques, es esencial para el desarrollo sostenible, la equidad y la seguridad vial.

Reparto Modal

Comparativo del Reparto Modal con motivo de trabajo para el año 2015 y 2020



Fuente: Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI)

Considerando la proporción de la población económicamente activa en el estado, es notable que aproximadamente la mitad de la misma opta por desplazarse a pie hacia sus lugares de trabajo a lo largo de diferentes segmentos de su trayecto. Cabe resaltar un incremento del 6% en este patrón durante un periodo de 5 años. Es relevante destacar este hecho, dado el estado deficiente de las aceras existentes, con tan sólo un 8.2% de las manzanas en la entidad contando con aceras en todas sus vialidades. Este fenómeno subraya la urgente necesidad de mejorar la infraestructura peatonal.

Contrariamente a la situación observada en el desplazamiento a pie, el uso de la bicicleta como medio de transporte muestra una

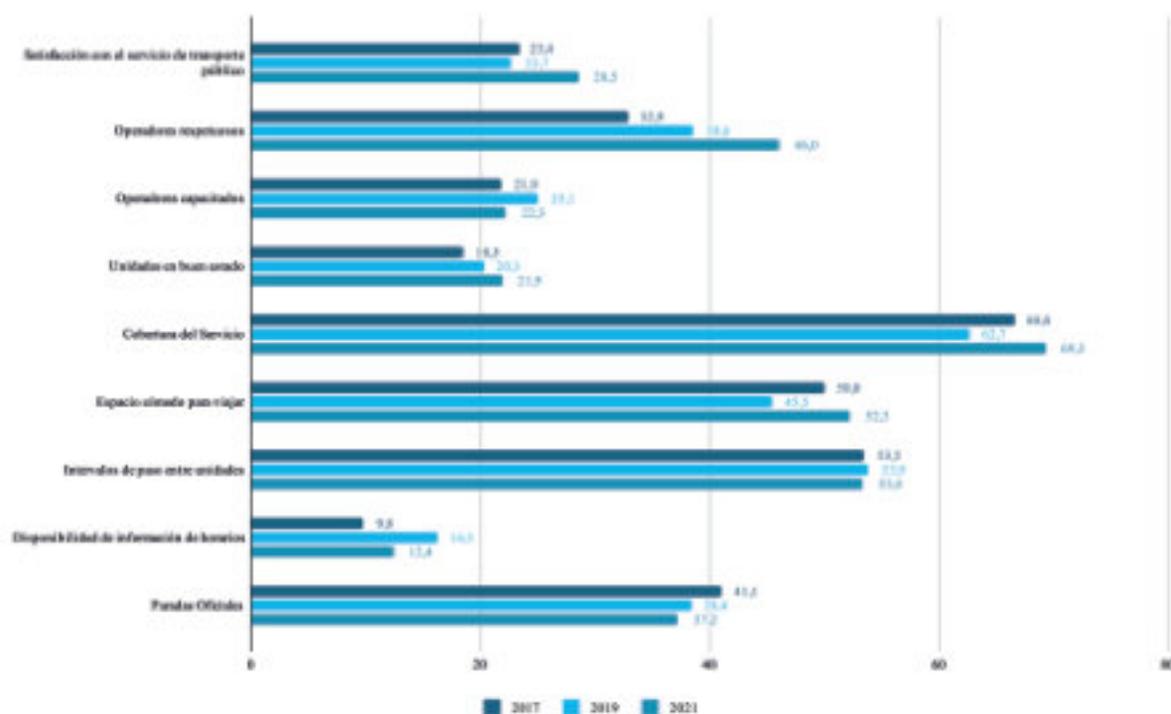
correlación directa con la falta de infraestructura, con una participación del 4.1% de la población y una disminución del 1% en un periodo quinquenal.

En cuanto al transporte público, a pesar de ser la opción más utilizada en el desplazamiento motorizado, enfrenta desafíos considerables, como se refleja en la disminución de la satisfacción general con el servicio que se presentará más adelante. Estos hallazgos subrayan la urgencia de invertir en mejoras sustanciales en la infraestructura de transporte, tanto para peatones como para ciclistas, así como en la calidad y eficiencia del transporte público, con el objetivo de promover una movilidad más segura, sostenible y satisfactoria para la población del estado.

Satisfacción del Servicio de Transporte Público

La Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG), es un producto del INEGI que forma parte de las Encuestas en Hogares de tipo regular, con una frecuencia bienal. En la siguiente gráfica, se analiza la satisfacción con el servicio de Transporte Público en el estado de Oaxaca en relación con diversos aspectos.

**Comparativo de Satisfacción en el Servicio de Transporte Público
 ENCIG 2017-2019-2021 para el estado de Oaxaca**



Durante el último periodo de 2019 a 2021, se observa una disminución en la satisfacción en tres áreas específicas: el ascenso de pasajeros en paradas oficiales, la disponibilidad de horarios de corridas en las estaciones y el respeto de los señalamientos viales por parte de los operadores.

La categoría de satisfacción en la encuesta respecto al ascenso de pasajeros en paradas designadas experimentó una disminución constante del 3.9% en un periodo de dos

años, con un resultado final de 37.2%, señalando así una posible falta de formalidad en dichas paradas o incluso su inexistencia.

En lo que respecta a la disponibilidad de horarios de corridas en estaciones, esta categoría exhibe el nivel más alto de insatisfacción, registrando una tasa de satisfacción del 12.4% y una disminución del 3.9% desde 2019 hasta 2021. Este resultado refleja la realidad del estado, donde no hay información ni publicaciones impresas o digitales sobre la

frecuencia del transporte público, siendo esta intuitiva y basada en la experiencia personal para la población que utiliza dicho transporte, incluso en las Zonas Metropolitanas.

Respecto a las disminuciones en satisfacción; en el apartado de "Operadores respetuosos de señalamientos viales", se observó una disminución del 2.8%, a pesar de haber experimentado un aumento del 3.2% en el periodo anterior, en comparación con el año 2017. Este aspecto ocupa el tercer lugar en el ranking de insatisfacción y subraya la urgencia de fortalecer la profesionalización de los operadores del transporte público.

A diferencia de las mencionadas anteriormente, las otras seis categorías exhibieron estabilidad o mejoría en el nivel de satisfacción. No obstante, es crucial profundizar en estos aspectos y señalar que ninguna de estas categorías supera el 70% de satisfacción.

La categoría "Transcurre poco tiempo entre una unidad y otra" destaca por su continuidad, sin experimentar mejoras o empeoramientos significativos. La variación en este aspecto es mínima, con un aumento del +0.4% en el periodo de 2017 a 2019 y una disminución del -0.5% de 2019 a 2021.

Si bien la categoría de "Unidades en buen estado, limpias y funcionales" registró un aumento en la satisfacción del 1.6% durante el último periodo y un incremento del 3.4% en cuatro años, lo que podría indicar ciertos

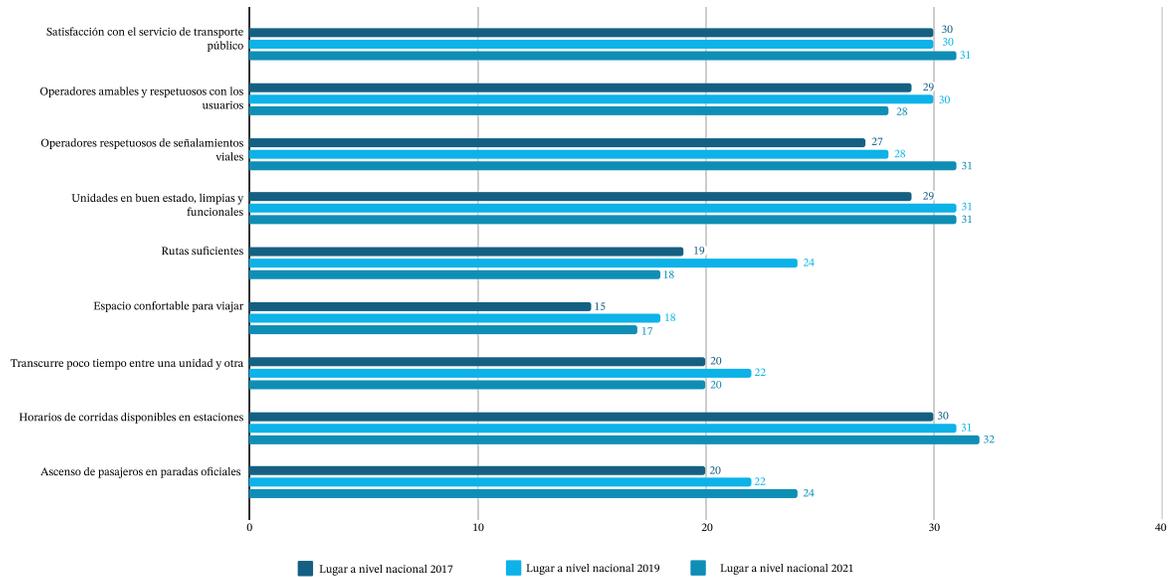
esfuerzos por parte de los operadores, cabe señalar que esta categoría representa la segunda peor calificada en el estado, con una satisfacción general del 21.9%.

Las siguientes tres categorías experimentaron una disminución en la satisfacción de 2017 a 2019, seguida de un aumento de 2019 a 2021:

1. "Espacio cómodo para viajar" registró un incremento del 6.8% con respecto a 2019, alcanzando una satisfacción del 52.3% en 2021. Este aumento podría estar relacionado con el rezago provocado por la reducción en el uso del transporte público durante la pandemia.
2. "Rutas suficientes" se posiciona como la mejor clasificada en la encuesta, con una satisfacción del 69.3% y un aumento del 6.6% desde 2019. Este indicador sugiere que el problema en el transporte en Oaxaca no radica en la cobertura, sino más bien en la organización y estructura de las rutas.
3. "Satisfacción con el servicio de transporte público" obtuvo un 28.5%.
4. Finalmente, la única categoría que mostró un aumento constante fue la de "Operadores amables y respetuosos con los usuarios", con un incremento del 7.4% con respecto a 2019 y del 13.1% en comparación con 2017.



Comportamiento de satisfacción respecto al lugar nacional de las personas usuarias del transporte público en Oaxaca según la ENCIG 2017, 2019 Y 2021



Fuente: Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2017, 2019 y 2021 (INEGI)

En el gráfico previo se visualiza la posición de Oaxaca en términos de la satisfacción de los usuarios del transporte público a nivel nacional. En esta representación gráfica, el ranking asigna el número 1 al estado con la mayor satisfacción, mientras que el número 32 indica el menor nivel de satisfacción. Se observa que en la mayoría de las categorías, el estado de Oaxaca se encuentra en las últimas posiciones.

En el último periodo de recopilación de datos, en 2021, Oaxaca ocupó entre el penúltimo y último lugar en las siguientes categorías:

1. Horarios de corridas disponibles en estaciones.
2. Unidades en buen estado, limpias y funcionales.
3. Operadores respetuosos con los usuarios.
4. Satisfacción con el servicio de transporte público

Simultáneamente, la categoría "Ascenso de pasajeros en paradas oficiales" se posiciona en el 24° lugar a nivel nacional y ha experimentado un descenso en posiciones desde 2017.

En cuanto a las tendencias a lo largo del tiempo, todas las categorías no han experimentado cambios significativos, variando solo 2 o 3 posiciones a lo largo de los años, con la excepción de la categoría "Rutas suficientes".

Las categorías que mostraron mejoras en el periodo de 2019 a 2021, en orden ascendente, son las siguientes:

1. "Espacio confortable para viajar", pasando del 18° al 17° lugar.
2. "Rutas suficientes", experimentando la mayor mejora al ascender del 24° al 18° lugar.
3. "Transcurre poco tiempo entre una unidad y otra", avanzando del 22° al 20° lugar.
4. "Operadores amables y respetuosos con los usuarios", mejorando su posición del 30° al 28° lugar.

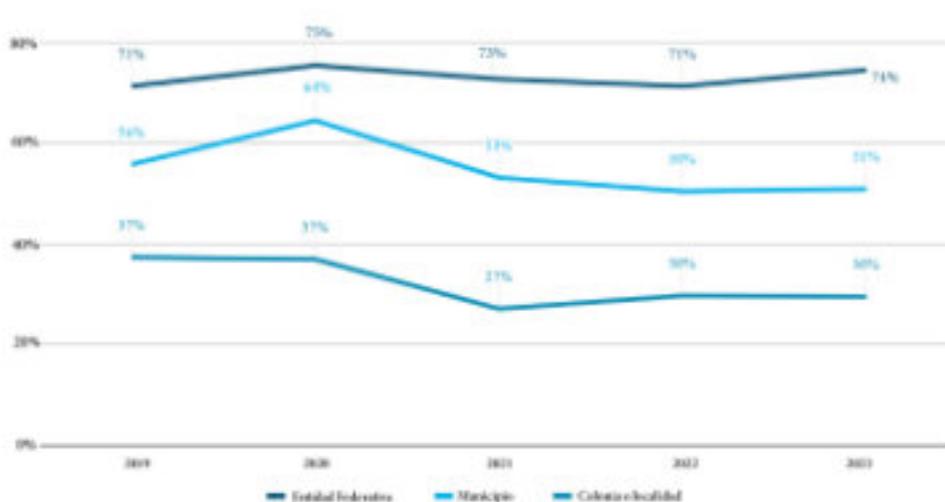
Cabe destacar que estas mismas cuatro categorías experimentaron un descenso en posiciones en el periodo de 2017 a 2019, pero lograron recuperarse en el periodo más reciente.



Percepción de seguridad y cambios en el comportamiento

En conclusión, el análisis detallado de la posición de Oaxaca en el contexto de la satisfacción de los usuarios del transporte público a nivel nacional revela una situación generalmente desfavorable con un patrón que sugiere la existencia de desafíos persistentes en la calidad del servicio y refleja la necesidad de implementar medidas efectivas y sostenibles para elevar la calidad del transporte público en Oaxaca y mejorar la experiencia de los usuarios.

Percepción de inseguridad



Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023 (INEGI)

En relación con la percepción de inseguridad, con datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), resulta evidente que esta se incrementa notablemente en la escala macro, alcanzando en el año 2023 una percepción elevada de inseguridad a nivel estatal del 74%. Sin embargo, a medida que se reduce la escala, ya sea a nivel municipal y posteriormente a nivel de colonia o localidad, se observa una disminución significativa de dicha percepción.

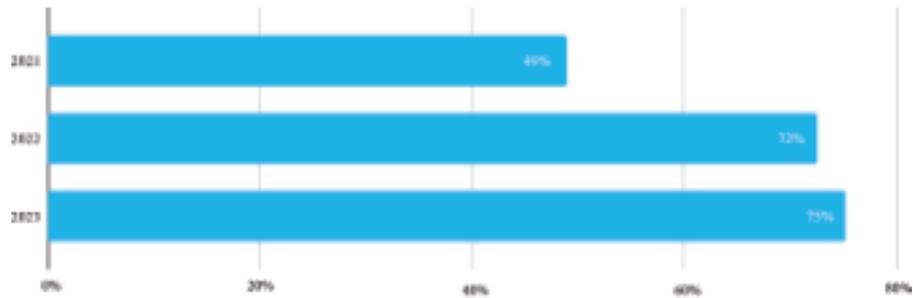
Esta tendencia podría indicar que las personas son propensas a percibir mayores niveles de inseguridad cuando se consideran áreas más amplias, posiblemente debido a factores como la difusión de información generalizada o eventos a gran escala. A medida que se enfocan en

áreas más específicas y cercanas, la percepción de inseguridad disminuye, lo que podría deberse a una mayor familiaridad con el entorno local o a una menor exposición a eventos delictivos.

La constancia de esta tendencia a lo largo de al menos cinco años sugiere que este patrón no es simplemente un fenómeno temporal, sino que podría estar arraigado en la forma en que las personas interpretan y responden a la información sobre la seguridad en diferentes niveles geográficos.

Al respecto de esto y haciendo un cruce de la información proporcionada por la ENVIPE y la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) se obtuvieron los siguientes resultados respecto a la Percepción de Inseguridad en lugares específicos.

Percepción de Inseguridad en las calles



Percepción de Hombres



Percepción de Mujeres



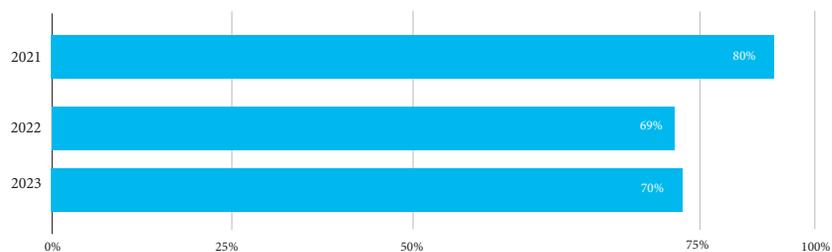
Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021, 2022 y 2023 y Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana 2022 y 2023 (INEGI)

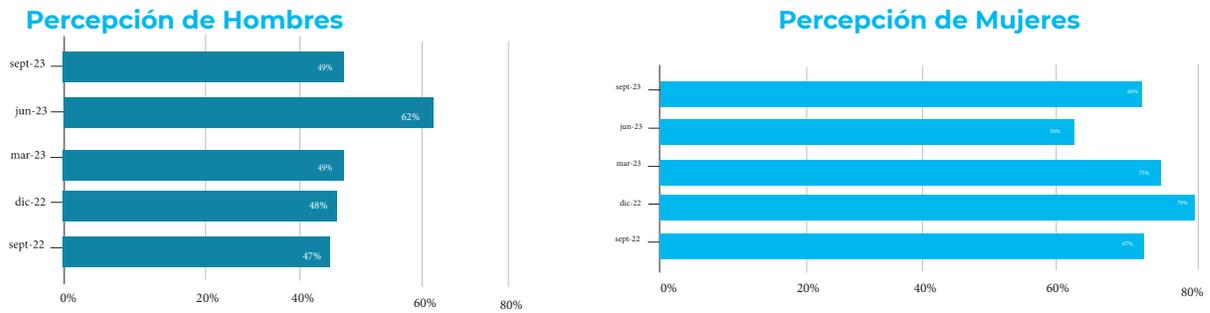
En el año 2023, la percepción de inseguridad en las calles ha experimentado un incremento sustancial, una tendencia ascendente en la percepción de inseguridad en la población.

En cuanto al análisis de género durante el periodo comprendido entre septiembre de 2022 y septiembre de 2023, se observa una disminución significativa del 8% en la percepción de inseguridad entre los hombres. En contraste, las mujeres experimentaron una variabilidad más marcada, presentando una disminución inicial, seguida de un posterior incremento, lo que resultó en un aumento neto del 4% en el mismo período.

Esta dinámica divergente entre los géneros destaca la complejidad de los factores que influyen en la percepción de seguridad ciudadana.

Percepción de Inseguridad en el transporte público



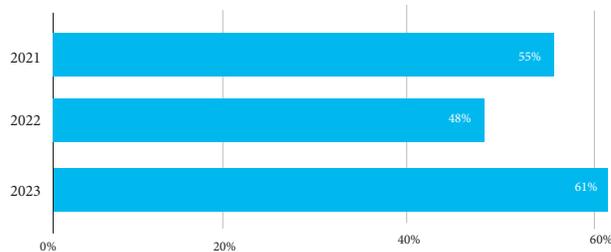


Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021, 2022 y 2023 y Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana 2022 y 2023 (INEGI)

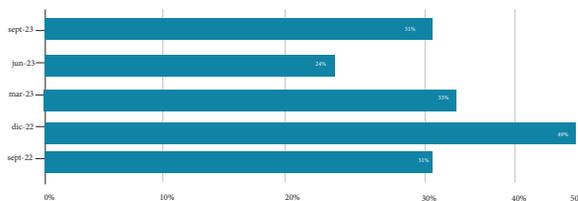
La percepción de inseguridad en el transporte público ha experimentado un descenso de 10 puntos porcentuales, pasando del 80% en el año 2021 a un 70% en general en el año 2023, sin embargo, una percepción de inseguridad del 70% continúa siendo un nivel muy elevado. Este porcentaje se desglosa en un 66% para las mujeres y un 49% para los hombres. Este último dato, una vez más, pone de manifiesto que la percepción de inseguridad persiste en mayor medida entre las mujeres.

La diferencia en las percepciones de inseguridad entre los géneros puede denotar que las mujeres experimentan un nivel de vulnerabilidad percibida más elevado en entornos de transporte público. Este fenómeno podría derivarse de diversas causas, como experiencias previas, factores culturales o sociales, que contribuyen a una mayor sensación de riesgo entre las mujeres al utilizar estos servicios. La comprensión de estas disparidades resulta fundamental para el diseño de estrategias y políticas que aborden de manera efectiva las preocupaciones específicas de seguridad de las mujeres en el transporte público.

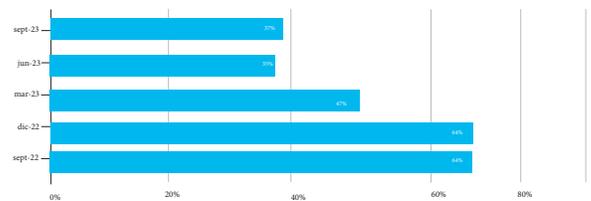
Percepción de Inseguridad en parques



Percepción de Hombres



Percepción de Mujeres

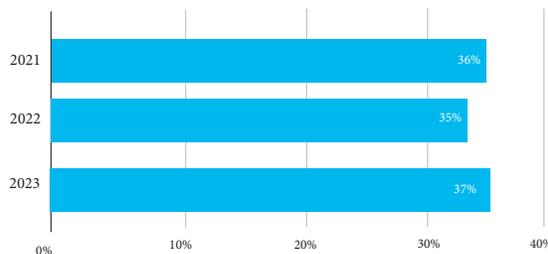


Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021, 2022 y 2023 y Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana 2022 y 2023 (INEGI)

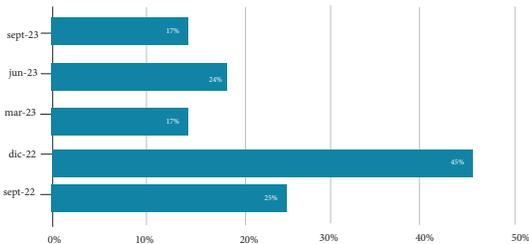
En relación con la percepción de inseguridad en los parques, se observa un incremento del 6% en un periodo de dos años, alcanzando un 61% en el año 2023. No obstante, en el último periodo de la encuesta correspondiente a septiembre de 2023, se registraron percepciones del 31% y 37% para hombres y mujeres, respectivamente. Estos datos sugieren la posible implementación de acciones específicas que han incidido positivamente en la percepción de seguridad en estos entornos.

A pesar de las mejoras observadas en el último periodo, la percepción general de inseguridad sigue siendo elevada, afectando a más de una de cada tres personas encuestadas. Este dato subraya la persistente necesidad de mejorar los espacios públicos de manera integral y equitativa. La búsqueda de entornos inclusivos y seguros en todos los aspectos es una prioridad evidente, lo que indica que, a pesar de los avances, aún se requiere un esfuerzo continuo para abordar las preocupaciones de seguridad y promover la accesibilidad y disfrute pleno de estos espacios por parte de la comunidad.

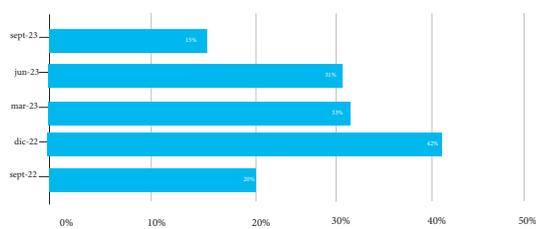
Percepción de Inseguridad en Automóvil



Percepción de Hombres



Percepción de Mujeres



Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021, 2022 y 2023 y Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana 2022 y 2023 (INEGI)

En lo que respecta a la percepción de inseguridad en el ámbito automovilístico, destaca como la categoría con la percepción más baja. Este fenómeno podría estar directamente vinculado con la limitada interacción que experimenta el automovilista con otros actores, así como con la ocupación promedio del vehículo a nivel

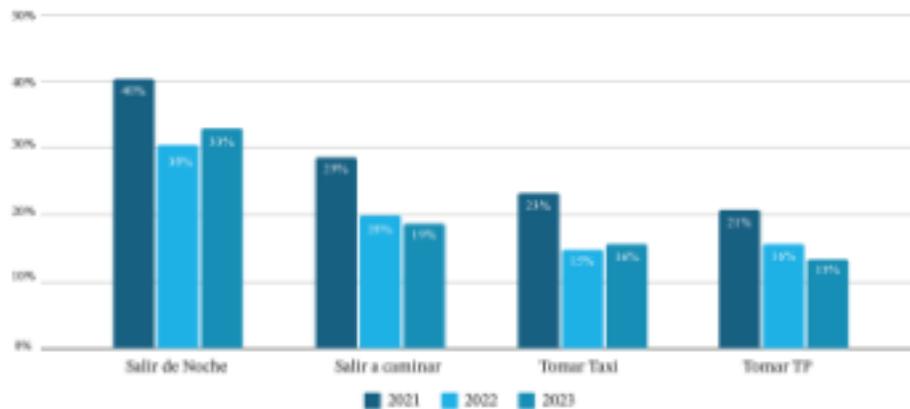
nacional. A pesar de esta relativa baja percepción, se observa que la percepción general continúa superando la proporción de una de cada tres personas encuestadas. Cabe resaltar que, según los datos recopilados durante el periodo del año 2023, se percibe una disminución en la percepción de inseguridad por género.



Estos hallazgos de la percepción de inseguridad se derivan en cambios de comportamiento en la usanza de las personas.

En los siguientes gráficos se presentan las actividades que las personas han dejado de realizar, así como las variaciones en su comportamiento, como consecuencia de la percepción de inseguridad. Estas actividades se encuentran ordenadas de menor a mayor según el grado de incidencia en su abandono, proporcionando así una visión jerarquizada de las repercusiones más significativas generadas por la percepción de inseguridad.

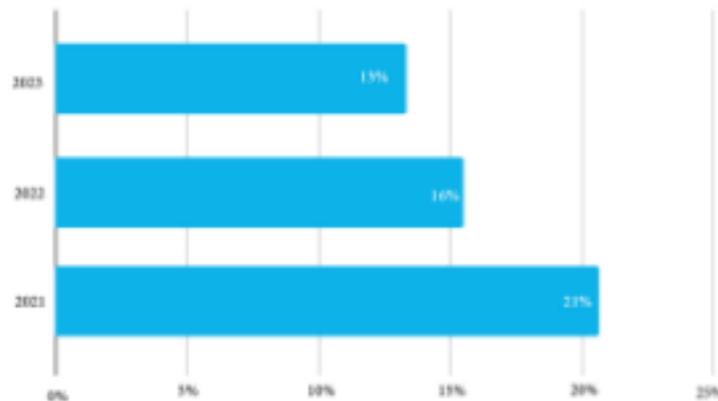
Cambios de comportamiento derivados de la percepción de seguridad en el estado de Oaxaca



Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021, 2022 y 2023 (INEGI)

A continuación se presentan los cambios de comportamiento categorizados.

Porcentaje de personas que dejaron de tomar el transporte público



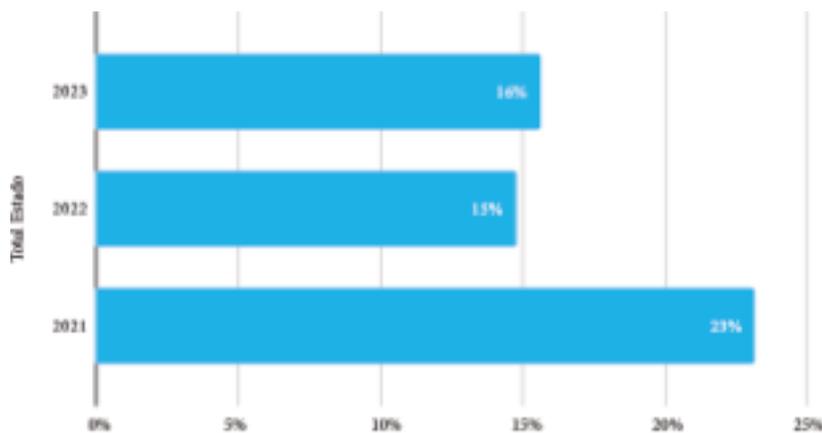
Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021, 2022 y 2023 (INEGI)



Se observa que, a pesar de lograr una disminución del 8% en el abandono del transporte público debido a preocupaciones de seguridad en el estado durante un período de dos años, 13 de cada 100 usuarios que originalmente empleaban este medio de transporte han dejado de utilizarlo. Esta tendencia indica una reducción significativa en la demanda potencial y en la eficacia del transporte público como una opción de movilidad sostenible.

Los resultados de la encuesta revelan la necesidad de prestar una atención particular a ciertos municipios, ya que un tercio de los habitantes en estas áreas ha dejado de utilizar el transporte público por motivos de seguridad. Dichos municipios incluyen San Antonio de la Cal, Cuilapam de Guerrero, San Felipe Jalapa de Díaz, Santa María Atzompa, Ciudad Ixtepec y San Sebastián Tutla.

Porcentaje de personas que dejaron de tomar taxi



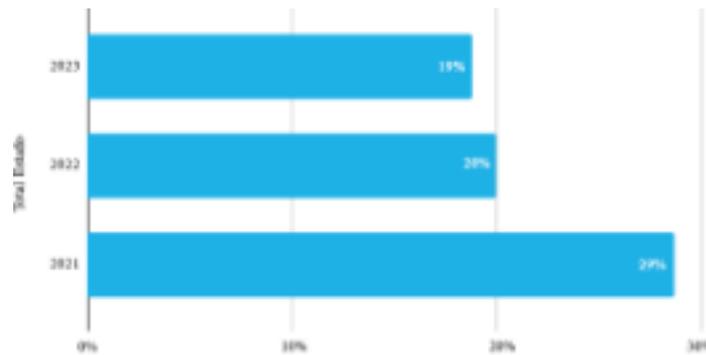
Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021, 2022 y 2023 (INEGI)

Se aprecia que entre los años 2021 y 2023 se ha registrado una disminución del 7% en la renuncia al uso del servicio de taxi como modalidad de transporte, atribuida al temor de ser víctima de algún delito. Este declive en la preferencia por el taxi supera ligeramente la disminución experimentada en el uso del transporte público en términos de seguridad percibida.

En específico, en ciertos municipios, esta transformación de comportamiento es evidente en aproximadamente 1 de cada 3 residentes. Dichas localidades incluyen San Juan Bautista Tuxtepec, Salina Cruz, San Felipe Jalapa de Díaz, Santa Lucía del Camino, San Pablo Etlá y Oaxaca de Juárez.



Porcentaje de personas que dejaron de salir a caminar



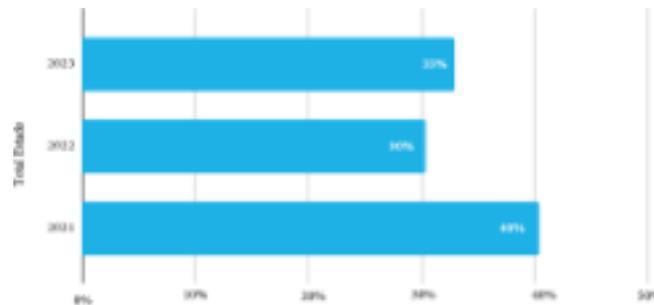
Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021, 2022 y 2023 (INEGI)

En relación al caminar como medio de transporte, se ha registrado una disminución del 10% en el abandono de esta actividad desde el año 2021 hasta 2023. No obstante, en el año 2023 se evidenció un aumento en el abandono en comparación con el transporte público y el servicio de taxi, sugiriendo una posible percepción de inseguridad más acentuada en las calles. La cantidad de municipios donde este abandono se presenta como una preocupación destacada es mayor, tanto en número como en porcentaje de población, en comparación con las dos categorías anteriores.

En los municipios de Santa María Atzompa, Santa Cruz Xoxocotlán y Ciudad Ixtepec, se ha registrado que aproximadamente la mitad de la población ha dejado de caminar debido a temores relacionados con la seguridad. Asimismo, en localidades de San Juan Bautista Tuxtepec, San Antonio de la Cal, Cuilapam de Guerrero, Salina Cruz, Zimatlán de Álvarez y Oaxaca de Juárez, alrededor de un tercio de la población ha abandonado la práctica de caminar por los mismos motivos.

Cabe destacar que el municipio de San Jacinto Amilpas presenta la situación más crítica, ya que el 100% de los encuestados indican haber dejado de caminar debido al temor a ser víctimas de algún delito.

Porcentaje de personas que dejó de salir de noche



Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021, 2022 y 2023 (INEGI)

Por último, el comportamiento que tuvo un mayor nivel de abandono por temas de inseguridad fue el salir de noche. Donde a pesar de tener una mejora del 10% de 2021 a 2022, en el 2023 1 de cada 3 personas en el estado ha dejado de hacerlo. En la actualidad, en los siguientes municipios más de la mitad de la gente ha dejado de hacer tal actividad: San Lorenzo Cacaotepec, Santa María Atzompa, Santa Cruz Xoxocotlán, San Pablo Etla, San Antonio de la Cal, Oaxaca de Juárez, Tlaxiatac de Cabrera, San Juan Bautista Tuxtepec, Loma Bonita, San Pedro Pochutla, Miahuatlán de Porfirio Díaz, El Barrio de la Soledad y Ciudad Ixtepec. Como se observa, son 13 municipios en total donde acontece tal situación, mientras que los municipios donde tal situación acontece en aproximadamente 1 de cada 3 personas son: Santo Domingo Tehuantepec, San Sebastián Tutla, San Pedro Ixcatlán, Salina Cruz, Tlaxiaco, Huajuapán de León, Cuilapam de Guerrero y Zimatlán de Álvarez. Con un total de 21 municipios donde en la actualidad más del 30% de las personas dejó de salir de noche por miedo.

En conclusión, los resultados de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) revelan un panorama preocupante en ciertos municipios de Oaxaca, donde la percepción de inseguridad ha tenido un impacto significa-

tivo en el comportamiento de la población. Es notable que San Antonio de la Cal, Cuilapam de Guerrero, San Felipe Jalapa de Díaz, Santa María Atzompa y Ciudad Ixtepec se repiten como focos rojos en todas las secciones analizadas.

Los datos muestran que la preocupación por la seguridad ha llevado a cambios sustanciales en las actividades cotidianas de los habitantes de estos municipios. El abandono del transporte público, el servicio de taxi, el hábito de caminar y la salida nocturna son aspectos afectados por la percepción de riesgo. Es particularmente alarmante que en algunos lugares, como San Jacinto Amilpas, el 100% de los encuestados indican haber dejado de caminar por temor a ser víctimas de algún delito.

A pesar de los esfuerzos por mejorar la seguridad, los resultados muestran que en ciertos municipios persiste una significativa renuncia a actividades cotidianas, lo que plantea la necesidad urgente de abordar los problemas de seguridad en estas áreas específicas. El análisis detallado de las tendencias revela la importancia de implementar estrategias específicas y adaptadas a cada municipio para abordar las preocupaciones de la población y restaurar la confianza en la seguridad pública.

Transporte de carga

Según datos de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), en México en el año 2022, el autotransporte de carga, aportó el 3.7% al PIB, el sector se posiciona como estratégico para las actividades económicas y el impacto que tiene en la productividad y competitividad nacional, permite que millones de personas accedan diariamente a productos de toda índole.

En este sentido, el autotransporte de carga movilizó 548.2 millones de toneladas de productos y mercancías, lo que equivale al 81.0% de la carga terrestre y 56.8% de la carga doméstica total.

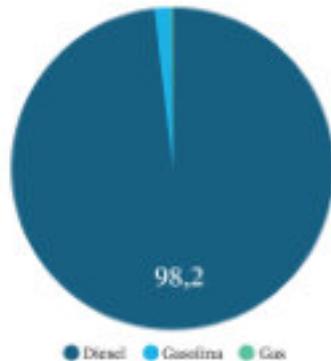




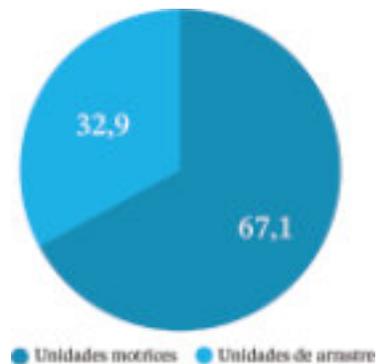
En el estado de Oaxaca, según datos de Estadística Básica de Autotransporte de Carga 2022 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la flota vehicular alcanzó un total de 6 mil 356 unidades motrices y 3 mil 117 unidades de arrastre. De las 6 mil 356 unidades el 98% son de diésel; 85% pertenecen al servicio de carga general y 15% a la carga especializada.

Del total de permisionarios, se dividen proporcionalmente ya que las personas físicas participan con el 49% mientras que las personas morales abarcan el 51% restante.

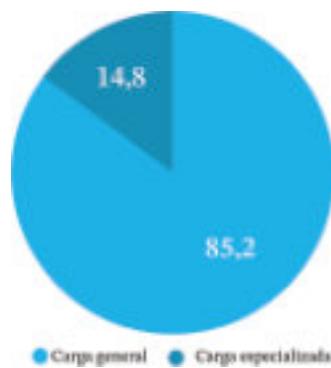
Parque Vehicular Motriz del Autotransporte de carga por tipo de combustible



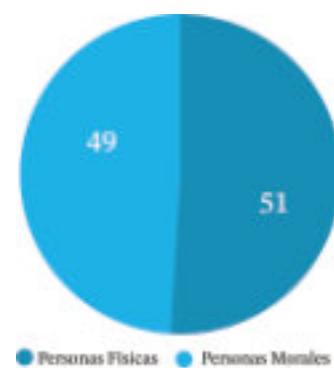
Unidades motrices y de arrastre de Oaxaca



Clases de servicios de las Unidades Vehiculares del Autotransporte de Carga de Oaxaca



Parque Vehicular de acuerdo al tipo de Permisionario



Fuente: Estadística Básica de Autotransporte de Carga 2022 (Secretaría de Comunicaciones y Transportes)

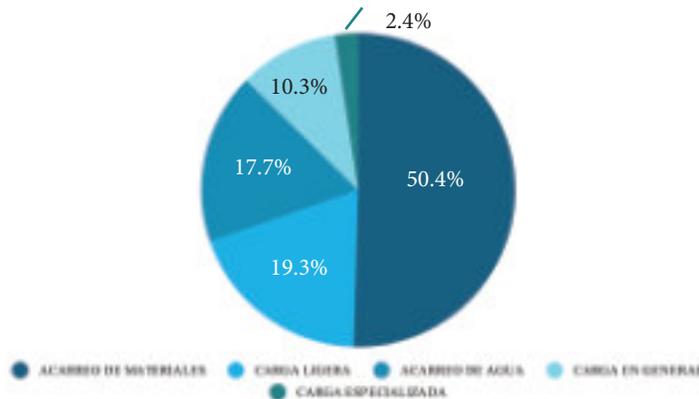
Según las estadísticas y el Censo Económico del INEGI de 2019, el sector de autotransporte de carga en el estado de Oaxaca presentó un posicionamiento nacional desfavorable en diversos indicadores en comparación con otras entidades.

Se sitúa en los últimos lugares en términos de parque vehicular, producción bruta total (con \$438 millones de pesos mexicanos para carga general y \$380 millones de

pesos mexicanos para carga especializada), unidades económicas (31 para carga general y 90 para carga especializada), así como ingresos totales (\$444 millones de pesos para carga general y \$381 millones de pesos para carga especializada).

Por otra parte, al obtener información actualizada hasta el año 2023 del Sistema de Control y Administración de Concesiones (SICAC), se revelan los siguientes resultados:

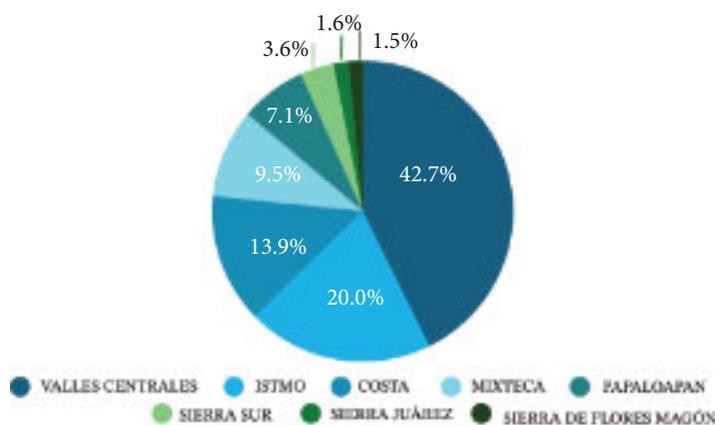
Modalidades del Autotransporte de Carga en el Estado de Oaxaca



Fuente: Sistema de Control y Administración de Concesiones 2023 (Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de Oaxaca)

Destacan el acarreo de materiales de construcción, la carga ligera y el acarreo de agua como las actividades predominantes en el estado. Estos datos reflejan el crecimiento de los asentamientos urbanos y la problemática asociada al suministro de agua en dichas áreas.

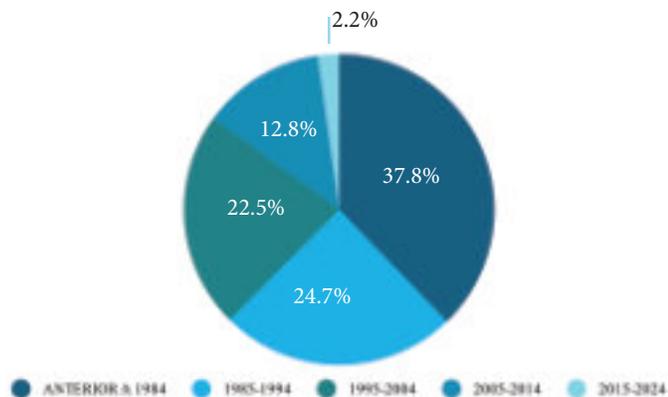
Parque vehicular del transporte de carga en Oaxaca por región



Fuente: Sistema de Control y Administración de Concesiones 2023 (Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de Oaxaca)

La región predominante en cuanto al transporte de carga en el estado de Oaxaca es la de Valles Centrales, seguida por las regiones del Istmo y la Costa.

Modelos del transporte de carga en Oaxaca



Fuente: Sistema de Control y Administración de Concesiones 2023 (Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de Oaxaca)

En relación con la antigüedad de la flota vehicular, resulta notable y motivo de preocupación que el 85% de dicha flota se remonta a periodos anteriores al año 2005. Este indicador revela que la mayoría de los vehículos en circulación poseen una antigüedad superior a los 20 años. Estos datos subrayan de manera evidente la imperiosa necesidad de llevar a cabo una modernización sustancial del parque vehicular, con el objetivo de mejorar la eficiencia, seguridad y sostenibilidad del transporte en cuestión, así como la regulación de la normatividad para este.

En conclusión, la importancia estratégica del autotransporte de carga en México, contribuyendo significativamente al PIB y desempeñando un papel crucial en la productividad y competitividad nacional, subraya la necesidad de mejorar la coordinación y trazabilidad del transporte de carga en el estado de Oaxaca. Los desafíos evidenciados por los indicadores desfavorables, como la antigüedad de la flota vehicular y la posición baja en diversos aspectos a nivel nacional, destacan la urgencia de implementar una política integral que promueva la modernización del parque vehicular, fortalezca la infraestructura de transporte en las regiones

relevantes, y aborde los desafíos logísticos específicos de cada área geográfica.

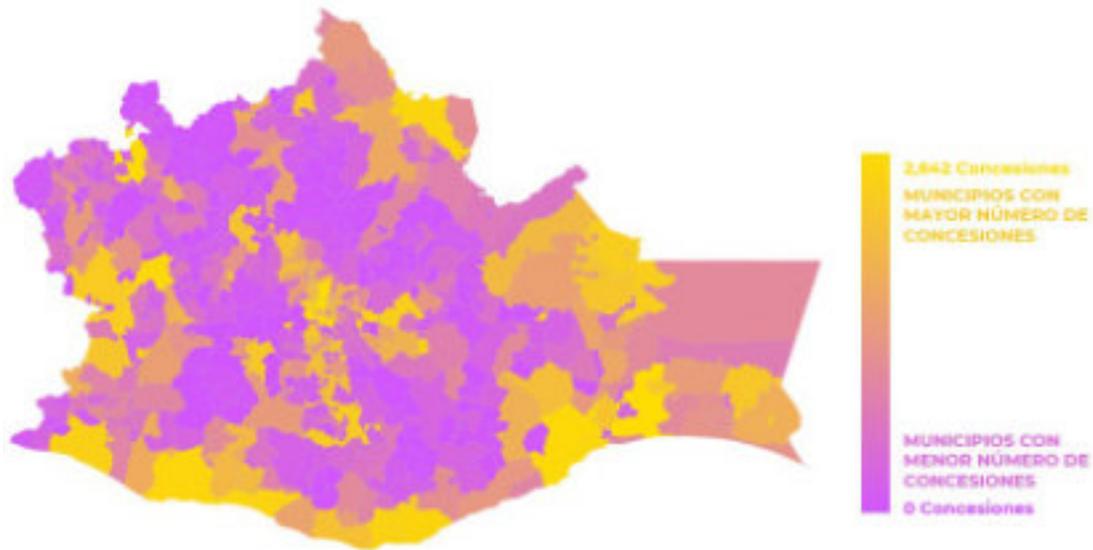
La puesta en marcha del tren interoceánico en Oaxaca añade un componente significativo a este panorama, ya que se espera que tenga impactos sustanciales en el sector del transporte de carga. Este desarrollo infraestructural podría redefinir las dinámicas logísticas y redistribuir los flujos de carga, generando oportunidades y desafíos adicionales que deben ser considerados en la formulación de políticas integrales. La coordinación eficiente entre los distintos modos de transporte y la adaptación a los cambios en los patrones logísticos resultantes de la implementación del tren interoceánico son aspectos cruciales. La regulación y adaptación normativa deben estar alineadas con estas transformaciones para maximizar los beneficios y mitigar los posibles inconvenientes que puedan surgir en el proceso de desarrollo.

Además, se hace necesario revisar y actualizar la normatividad aplicable del sector para garantizar la eficiencia, seguridad y sostenibilidad del transporte de carga, promoviendo así un desarrollo equitativo y sostenible en el mismo.

Concesamiento del Transporte Público de Pasajeros

La Ley de Movilidad del Estado de Oaxaca, contempla la existencia de 7 modalidades de transporte público en el estado, dentro de las cuales se encuentran las de servicio colectivo, las de servicio individual y las de servicio mixto.

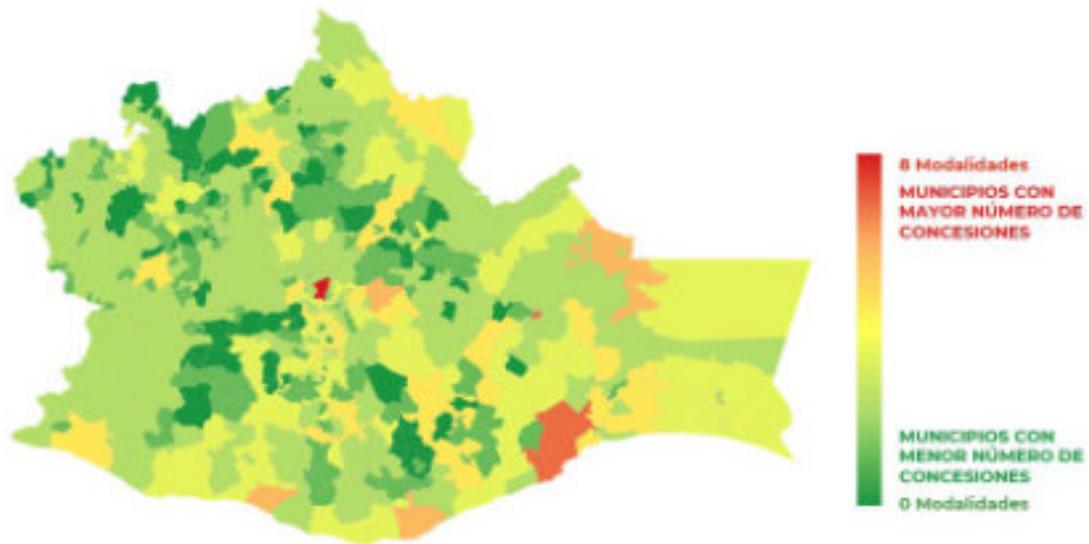
La distribución del concesionamiento en el estado es la siguiente:



Fuente: Elaboración propia con datos de la SEMOVI 2024

Como se puede apreciar en el mapa anterior, actualmente, el estado de Oaxaca cuenta con 83 municipios que no tienen alguna modalidad de transporte concesionada para prestar el servicio, 143 municipios cuentan con menos de 10 concesiones, 80 municipios cuentan con más de 100 concesiones y 6 municipios tienen más de mil concesiones, dentro de los que destacan Oaxaca de Juárez, Juchitán de Zaragoza, Santa Cruz Xoxocotlán, Huajuapán de León, Villa de Zaachila y Santo Domingo Tehuantepec.

En el caso de las modalidades de transporte por municipio, encontramos lo siguiente:



Fuente: Elaboración propia con datos de la SEMOVI 2024

Es importante mencionar que se habla de ocho modalidades de transporte debido a que el mototaxi, aunque ya no existe dentro de la Ley de Movilidad del Estado de Oaxaca como una modalidad reconocida, siguen existiendo concesiones para este servicio.

Como se aprecia en el mapa, el 45% del total de los municipios tiene por lo menos 2 modalidades, siendo casi la mitad de los municipios, sin embargo, solo 6 municipios son quienes concentran 5 o más alternativa de transporte, representando tan solo el 1.1% que son Oaxaca de Juárez, Santo Domingo Tehuantepec, Matías Romero Avendaño, San Pedro Mixtepec, Santa María Huatulco y Villa Díaz Ordaz. Las modalidades que más abundan debido a la morfología de las carreteras y calles, además de la topografía y la necesidad de traslado convierte al taxi y al transporte foráneo / mixto / pasaje y carga en las alternativas de transporte más frecuentes.



VI. Visión Estratégica

Objetivo Sectorial	Promover un sistema de movilidad seguro, incluyente, accesible y sostenible para todas las personas en el estado, priorizando los sectores vulnerables.
Responsable	Secretaría de Movilidad
Corresponsables	Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano, Citybus Oaxaca
Alineación	
PED 2022-2028	Objetivo 5.7. Mejorar la movilidad segura en el estado
Agenda 2030	ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles
Estrategias sectoriales	
<ol style="list-style-type: none"> 1.1 Mejorar la red de infraestructura peatonal, ciclista y de transporte público con criterios de accesibilidad, seguridad e interconexión. 1.2 Generar herramientas que promuevan la cultura de la movilidad activa. 1.3 Fomentar la concientización y educación vial promoviendo el respeto mutuo, el cumplimiento de normas de tránsito y la prevención de accidentes. 1.4 Incrementar la seguridad de usuarios de movilidad activa y transporte público. 1.5 Modernizar el sistema de transporte público para que sea inclusivo, accesible, eficiente, interconectado y sostenible. 1.6 Fortalecer los procesos de regulación y el marco normativo del transporte público para que sea un sistema moderno, eficiente y sostenible. 1.7 Fortalecer el marco normativo para mejorar la operatividad del transporte de carga. 	
Proyectos y acciones	
<p>Seguridad y Accesibilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> ▮ Oaxaca Camina ▮ Calles para la Paz y el Bienestar <p>Transporte Público</p> <ul style="list-style-type: none"> ▮ Citybus Zona Metropolitana de Oaxaca ▮ Citybus Puerto Escondido ▮ Citybus Tuxtepec ▮ Transporte Seguro en Oaxaca ▮ Mujeres Moviendo Oaxaca ▮ En Regla el Transporte se Arregla ▮ SEMOVI en Territorio 	

Violencia de género

- ▶ En Oaxaca Nos Movemos Seguras

Armonización del marco normativo

- ▶ Nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el estado de Oaxaca

Mantenimiento y Rehabilitación de Infraestructura Ciclista

Proyectos estratégicos

- ▶ Sistema Inteligente Centralizado de Semáforos
- ▶ Sistema Integrado de Transporte de Salina Cruz e integración al Tren Suburbano “El Tehuanito” en el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec
- ▶ Sistema de Transporte Interurbano Puerto Escondido-Pochutla

Descripción de la atención

Durante el sexenio 2022-2028, la Secretaría de Movilidad y el Organismo Público Descentralizado, el Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano Citybus Oaxaca, abordarán de manera integral los desafíos de la movilidad urbana y seguridad vial con distintos programas que tienen como objetivo mejorar el Sistema de Movilidad en el estado de Oaxaca.

Con ello se atenderán las necesidades de movilidad de las personas usuarias dentro de los distintos municipios y localidades, con la finalidad de contar con un sistema de movilidad y de transporte público confiables que brinden un servicio de calidad, eficiente, accesible y seguro a los habitantes.

Seguridad y accesibilidad en el desplazamiento de peatones y ciclistas

- ▶ **Oaxaca Camina:** tiene como fin mejorar el desplazamiento seguro, rápido y eficiente de las personas al aperturar, adaptar y recuperar espacios públicos en los que la persona peatona tenga la prioridad y la preferencia y se promueva el uso de vehículos no motorizados
- ▶ **Calles para la Paz y el Bienestar:** promoverá la implementación de diseños viales con perspectiva de género para que la infraestructura vial sea segura y se cuenten con mecanismos que contribuyan a la prevención de la violencia contra mujeres, adolescentes y niñas.
- ▶ Se desarrollarán instrumentos de planeación que aseguren la continuidad de las políticas de movilidad y promuevan una movilidad más consciente e incluyente, proporcionando lineamientos específicos para los diferentes municipios. Esto permitirá intervenir los espacios públicos y fomentar el uso de modos de transporte sostenibles, reduciendo la dependencia de vehículos motorizados y mejorando la calidad del aire.

Transporte Público

- ▶ El Sector de Movilidad se ha propuesto fortalecer integralmente el sistema de transporte público en el estado de Oaxaca, a través de políticas integrales que aborden aspectos normativos, operativos y de competitividad.
- ▶ Se implementarán cambios que permitan contar con un sistema de transporte público accesible, seguro y sostenible en todas sus modalidades, con rutas eficientes, tarifas integradas y paradas accesibles, con el objetivo de garantizar la inclusión de todas las personas usuarias.
- ▶ El Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano **Citybus Oaxaca** será un servicio que no solamente se ofrecerá en la Zona Metropolitana de Oaxaca, sino que se implementará en otras ciudades del estado para promover el uso intensivo del transporte público. Establecer un sistema de transporte público metropolitano.
- ▶ Se propone la implementación de cambios sustanciales destinados a mejorar la inclusividad, accesibilidad, eficiencia, interconexión, seguridad y sostenibilidad de las diversas modalidades, incluyendo el urbano, suburbano, metropolitano, foráneo y de carga. Estas acciones se enfocarán en mantener y mejorar la calidad del servicio, garantizando la continuidad operativa mediante vehículos que cumplan con los más altos estándares de operación.
- ▶ Se fortalecerá la supervisión y regulación del transporte público, al elevar los estándares de seguridad y calidad para las personas usuarias. Esto incluirá la renovación de vehículos, la adopción de tecnologías más limpias y eficientes, y la conformidad con las normativas técnicas más recientes.
- ▶ Asimismo, se generarán condiciones de seguridad en el transporte público a través de **Transporte Seguro en Oaxaca**, además, se promoverá la inclusión de las mujeres en la operación del transporte público con el programa **Mujeres Moviendo Oaxaca**, contribuyendo de esta manera a disminuir la brecha de género en el empleo en el sector del transporte.
- ▶ Para garantizar que los servicios de transporte que se ofrecen a las personas sean regulares, mediante programas como **En Regla el Transporte se Arregla y SEMOVI en Territorio** se ofrecerán distintos servicios que permitirán que las personas concesionarias se acerquen a regularizar el estado de sus concesiones, además de acercar los trámites y servicios que ofrece la SEMOVI a las distintas regiones y municipios del estado.

- ▶ **Estudios en Materia de Movilidad y Transporte:** se evaluará la viabilidad de los servicios solicitados por el transporte público como la actualización de tarifa, la modificación o ampliación de ruta, cambio en el tipo de vehículo, o la declaración de necesidad del servicio público de transporte para la concesión de nuevas rutas.
- ▶ **Reordenamiento:** se reestructurarán las rutas del servicio de transporte público colectivo en Salina Cruz, con el objetivo de adaptar este nuevo modelo a las necesidades emergentes de la zona, así mismo se reestructurarán las rutas del servicio de transporte público en la Zona Metropolitana de Oaxaca, con el objetivo de adaptar este nuevo modelo a las necesidades emergentes.
- ▶ **Concesiones:** se desbloquearán y renovarán concesiones vencidas con el objetivo de garantizar la operatividad ininterrumpida y la continuidad del servicio de transporte público.

Transporte de carga

- ▶ Se empleará una estrategia integral para mejorar su competitividad en el estado. Se realizará un análisis de la normatividad vigente, identificando posibles obstáculos y proponiendo soluciones que aseguren la continuidad y fluidez operativa. Asimismo, se emitirán normativas específicas para el transporte de carga, abarcando aspectos como dimensiones de vehículos, tarifas, servicios auxiliares, transporte privado, y condiciones físico-mecánicas y de seguridad.
- ▶ Estas estrategias buscan crear un marco normativo y operativo que fortalezca la competitividad y sostenibilidad del transporte de carga, posicionando a Oaxaca como referente en la eficiencia y seguridad de esta industria.

Eliminación de Violencia de Género

- ▶ Para garantizar la eliminación y la atención de las violencias de género se implementarán protocolos de atención que se desarrollarán con el programa **En Oaxaca nos Movemos Seguras**.
- ▶ Se desarrollará una estrategia integral con perspectiva de género para mejorar la percepción y los niveles de seguridad de las usuarias del transporte público, abordando la prevención del acoso y fomentando un ambiente de respeto y sensibilidad hacia sus necesidades y experiencias.
- ▶ Estas acciones convergen en el fortalecimiento del enfoque sistémico de seguridad vial y movilidad sostenible en el estado, buscando crear un sistema de movilidad más seguro, inclusivo y adaptado a las diversas necesidades de la población.
- ▶ Además, se integrará una perspectiva de género en el diseño de calles, mediante intervenciones urbanas, mejoras en la infraestructura vial y acciones comunitarias, para crear entornos más seguros, accesibles e inclusivos.



Armonización del marco normativo

- ▶ A fin de que las políticas implementadas tengan una continuidad a largo plazo se garantizará el derecho a la movilidad a través de la armonización de la Ley de Movilidad local con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial la cual obliga a garantizar que los traslados de las personas sean en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, es así, que los programas y proyectos que emanan de este Plan Estratégico Sectorial van encaminados a atender las distintas carencias de los servicios de transporte en el estado para ofrecer mejores opciones de movilidad a las y los oaxaqueños.

Mantenimiento y Rehabilitación de Infraestructura Ciclista

- ▶ Se gestionará el mantenimiento de ciclovías que previamente no han recibido atención o se encuentran deterioradas.

Trámites eficientes

- ▶ Se eficientarán los trámites como lo son la emisión de licencias, placas y tarjetas de circulación así como altas y cambios vehiculares.

La implementación de estas acciones se llevará a cabo mediante una estrecha colaboración con los actores involucrados, entidades gubernamentales y la sociedad civil, promoviendo un diálogo continuo para asegurar que las políticas implementadas reflejen una solución real a las necesidades reales de la sociedad y contribuyan al desarrollo sostenible de la movilidad en el estado de Oaxaca.

Actores involucrados

- ▶ Organizaciones, personas físicas y personas morales que cuentan con concesiones en el estado de Oaxaca.
- ▶ Autoridades Municipales.
- ▶ Autoridades Federales.
- ▶ Organizaciones de la sociedad civil.
- ▶ Organizaciones no Gubernamentales.
- ▶ Academia y Universidades.
- ▶ Dependencias y Organismos del Gobierno del Estado de Oaxaca

Indicador	Meta a 2028
Porcentaje de viajes con motivo de trabajo realizados en modo no motorizados	55
Porcentaje de viajes con motivo de trabajo realizados en transporte público	27

Proyectos Estratégicos

Los Proyectos Estratégicos del Sector Movilidad representan una respuesta integral a los desafíos contemporáneos de la urbanización y la movilidad en nuestras ciudades. Estos proyectos se enfocan en mejorar la eficiencia, seguridad y sostenibilidad del transporte público a través de diversas iniciativas clave. Estas acciones coordinadas buscan no solo optimizar el flujo vehicular y reducir los tiempos de viaje, sino también fomentar un entorno urbano más seguro y menos contaminado, mejorando así la calidad de vida de los residentes y visitantes.

1. Ampliación y consolidación del Sistema Integrado de Transporte Citybus en la Zona Metropolitana de Oaxaca (Construcción de las troncales Oriente y Sur y Consolidación del Sistema Alimentador).
2. Sistema Integrado de Transporte de Salina Cruz e integración al Tren Suburbano “El Tehuanito” en el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.
3. Implementación del Sistema Integrado de Transporte Citybus de Puerto Escondido.
4. Construcción de un Sistema de Transporte Interurbano Puerto Escondido-Pochutla.
5. Construcción y equipamiento del Sistema Inteligente Centralizado de Semáforos para las ciudades del estado Oaxaca.
6. Implementación del Sistema Integrado de Transporte Citybus de Tuxtepec.



VII. Estructura programática presupuestal y marco sectorial del gasto

Estructura programática presupuestal

Para dar cumplimiento a los objetivos establecidos en el PED 2022 - 2028 a través de la implementación del Plan Estratégico Sectorial, se llevó a cabo un proceso de revisión de la Estructura Programática del sexenio 2016-2022, en el cual el Sector de Movilidad en conjunto con la Secretaría de Finanzas determinó la creación de un programa presupuestario que responde a la nueva visión de gobierno.

En ese orden de ideas, a continuación, se enlista el programa presupuestario que atiende el objetivo establecido en el Plan Estratégico Sectorial y que contribuye a cumplir los objetivos estratégicos del PED 2022-2028 para impulsar el desarrollo del Sector de Movilidad.

Objetivo PED 2022 - 2028	Objetivo sectorial	Programa presupuestario	Unidad Responsable
5.7 Mejorar la movilidad segura en el estado	Promover un sistema de movilidad seguro, incluyente, accesible y sostenible para todas las personas en el estado, priorizando los sectores vulnerables	114. Fortalecimiento y Modernización de la Movilidad y Seguridad Vial	109. Secretaría de Movilidad 568. Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano Citybus Oaxaca

Marco sectorial del gasto

Los objetivos, estrategias, programas y proyectos que se consideran en el presente Plan Estratégico Sectorial, así como las labores de coordinación interinstitucional para su operación, seguimiento y reporte se realizarán en función al presupuesto autorizado de los ejecutores de gasto participantes en el mismo, mientras éste tenga vigencia.

El marco sectorial del gasto de mediano plazo constituye un instrumento de planeación financiera que permite articular el diseño de políticas y la programación presupuestal anual debido a que proyecta las necesidades presupuestales para cumplir con los objetivos y metas definidas.

En este sentido, la proyección del marco sectorial del gasto de mediano plazo realizada por la Secretaría de Finanzas fue elaborada con base en el comportamiento histórico de la totalidad de los programas presupuestarios que integran el sector.

Es importante señalar que, la proyección del marco sectorial del gasto tiene un carácter indicativo, debido a que las variables sociales, políticas, económicas, financieras y presupuestales futuras del ámbito local, nacional e internacional pueden modificar las estimaciones realizadas.

Proyección del marco sectorial del gasto del sector Movilidad

2024 ¹	2025 ²	2026	2027	2028
\$329,409,947.23	\$334,715,827.65	\$329,993,755.50	\$346,023,346.13	\$333,093,121.07

Fuente: Subsecretaría de Planeación e Inversión Pública de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca.

1. Los datos de 2024 corresponden al Presupuesto de Egresos del Estado de Oaxaca del ejercicio fiscal 2024 autorizado por el H. Congreso del Estado.
2. Los datos de 2025 a 2028 corresponden a una proyección del gasto realizada por la Subsecretaría de Planeación e Inversión Pública de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de Oaxaca basada en el comportamiento histórico de los programas presupuestarios que integran el sector.



VIII. Marco de Resultados

Indicadores de Impacto

Indicador	Línea base		Metas					ODS
	Año	Valor	2024	2025	2026	2027	2028	
Tasa de variación anual de fallecimientos por siniestros viales	2022	97.7	-4.71	-3.70	-2.56	-3.95	-2.74	
Tasa de variación anual de lesiones por siniestros viales	2022	31.9	-1.11	-2.65	-1.51	-1.48	-1.25	

Indicadores de resultados y productos

Objetivo 1. Promover un sistema de movilidad seguro, incluyente, accesible y sostenible para todas las personas en el estado, priorizando los sectores vulnerables.								UR
Indicador	Línea base		Metas					
	Año	Valor	2024	2025	2026	2027	2028	
Resultados								
Porcentaje de viajes con motivo de trabajo realizados en modos no motorizados (Viajes a pie y en bicicleta)	2020	54	54	54	55	55	55	109
Porcentaje de viajes con motivo de trabajo realizados en transporte público	2020	25	25	25	27	27	27	109 568
Productos								
Estudios y programas para mejorar la seguridad vial realizados	2022	0	4	4	4	4	3	109
Herramientas de promoción de la cultura de la movilidad activa generadas	2022	0	1	1	1	1	1	109

Campañas de difusión de protocolos y programas de seguridad en movilidad realizadas	2022	0	2	2	2	2	1	109
Capacitaciones de seguridad vial realizadas	2022	0	60	60	60	60	50	109
Número de rutas de transporte colectivo moderno implementadas	2022	0	3	20	22	25	32	568
Número de viajes diarios a través de un transporte colectivo público moderno realizados	2022	0	5,846	75,600	98,450	110,500	121,500	568
Obras para la modernización de la infraestructura del sistema de transporte colectivo realizadas	2022	0	1	2	1	1	1	568
Acciones para la modernización del sistema de transporte colectivo realizadas	2022	0	5	2	2	2	2	568
Licencias de conducir emitidas	2022	157,582	121,005	122,215	123,437	124,672	125,918	109
Placas de circulación emitidas	2022	140,951	127,237	128,509	129,749	131,092	132,403	109



Infracciones por incumplimiento a la normativa del servicio de transporte realizadas	2022	173	210	210	210	210	210	175	109
Concesiones para el servicio de transporte público otorgadas (altas, renovaciones y transferencias)	2022	1,250	2,200	2,200	1,000	1,000	1,000	700	109
Instrumentos normativos en materia de transporte de carga elaborados	2022	0	0	0	1	0	0	0	109



IX. Seguimiento y evaluación

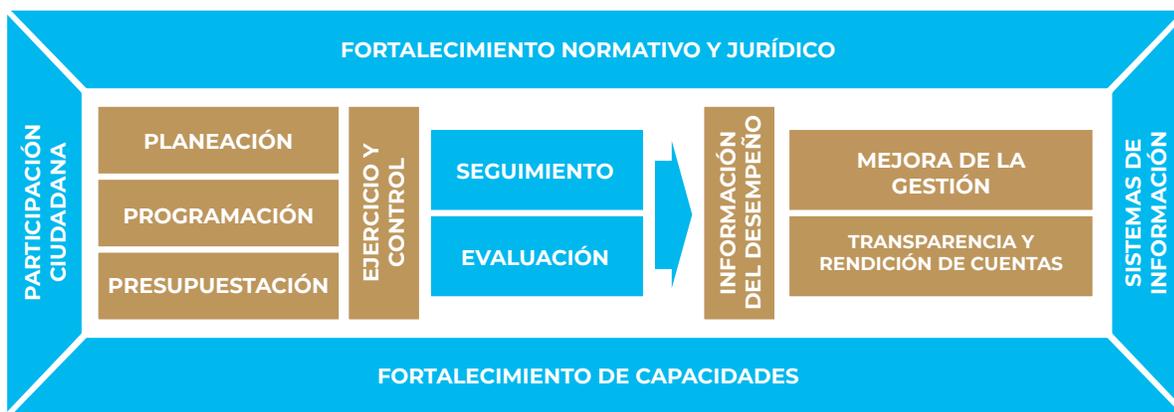
Conforme al artículo 40 de la Ley Estatal de Planeación del Estado de Oaxaca son objeto de seguimiento y evaluación de desempeño los programas y proyectos que integran el Plan Estatal de Desarrollo, así como los planes que conforman el Sistema Estatal de Planeación.

En este sentido, el Sistema de Evaluación del Desempeño (SED), definido como el conjunto de elementos metodológicos que permiten realizar una valoración objetiva del desempeño de los programas, bajo los principios de verificación del grado de cumplimiento de metas y objetivos, con base en indicadores estratégicos y de gestión que permiten conocer el impacto

social de los programas y proyectos de inversión; está conformado por instancias que, de acuerdo con sus atribuciones, participan de manera activa para impulsar la adecuada implementación del PED, así como de sus planes derivados como son los Planes Estratégicos Sectoriales (PES) y Planes Especiales (PE).

El SED cuenta con dos componentes centrales que son el seguimiento y la evaluación. El cual es fortalecido con cuatro componentes complementarios a través de los que se busca la consolidación de la información de desempeño generada que contribuya a la mejora de la gestión, así como a la transparencia y rendición de cuentas.

Modelo del Sistema de Evaluación del Desempeño del Estado de Oaxaca



Fuente: Instancia Técnica de Evaluación



Seguimiento

El seguimiento comprende el proceso continuo de recolección, procesamiento, análisis y difusión de información del desempeño a partir de indicadores de producto, resultados e impacto, que permitan la valoración de los avances en el logro de políticas, programas y proyectos implementados dentro de cada sector, en cumplimiento de los planes estratégicos sectoriales y planes especiales.

En este sentido, a partir del marco de resultados establecido, se realizará el seguimiento a través del Sistema de Seguimiento Integral de Indicadores de Bienestar (SIIBien), el cual tiene como objetivo monitorear los indicadores estratégicos definidos en el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028, así como los

indicadores de producto derivados de los planes sectoriales, vinculados a los indicadores de gestión establecidos en las matrices de indicadores para resultados de los programas presupuestales.

Para garantizar que las políticas públicas implementadas para atender las necesidades y problemáticas identificadas en el proceso de planeación participativa y de territorio, cumplan con los objetivos y metas establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028, así como en los planes sectoriales y especiales, se ha definido el modelo de seguimiento para esta administración, buscando la vinculación y alineación de los diferentes instrumentos de planeación en el estado.

Seguimiento del Plan Estatal de Desarrollo y Planes Estratégicos sectoriales y Planes Especiales



Fuente: Instancia Técnica de Evaluación

Evaluación

La evaluación es un proceso sistemático y objetivo para determinar la pertinencia, eficiencia, eficacia, calidad, resultados, impacto y sostenibilidad de los programas y políticas públicas. Se realiza mediante la verificación del grado de cumplimiento de metas y objetivos, utilizando indicadores estratégicos y de gestión para conocer el impacto social de los planes, estrategias, políticas, programas y proyectos.

La evaluación tiene varios propósitos, entre los que destacan la mejora de la gestión pública, al proveer información relevante y confiable para la toma de decisiones y la mejora continua de la administración pública; la transparencia y rendición de

cuentas, facilitando la claridad sobre el uso de recursos públicos y los resultados obtenidos; y el impacto social, midiendo los cambios producidos por las intervenciones del gobierno para garantizar que las políticas públicas cumplan con sus objetivos y metas.

Para instrumentar la evaluación en el estado de Oaxaca, se cuenta con el Programa Anual de Evaluación (PAE) que es un instrumento clave del SED, mismo que define las evaluaciones a realizarse en un año fiscal. Este programa es elaborado por la Instancia Técnica de Evaluación y podrá considerar evaluaciones a los programas estratégicos sectoriales y los programas especiales.



X. Referencias

- ▶ Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR). (2023). Agenda Económica 2023. Issuu. Recuperado de https://issuu.com/canacarmx/docs/agenda-economica-2023?fr=xKAE9_zU1NQ
- ▶ Congreso del Estado de Oaxaca. (2021). Panorama Estadístico de Movilidad en el Estado de Oaxaca. Recuperado de https://congresooaxaca.gob.mx/docs65.congresooaxaca.gob.mx/centros_estudios/CESOP/estudiosCESOP/Panorama_estadistico_de_movilidad_en_el_estado_de_Oaxaca.pdf <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/industry/general-freight-trucking>
- ▶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. Tabulados del Cuestionario ampliado. Recuperado de [\[https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#-documentacion\]](https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#-documentacion)
- ▶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021). Nivel de satisfacción con Servicios Públicos. Encuesta Nacional sobre la Confianza en el Gobierno (ENCIG). Recuperado de [\[https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2021/\]](https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2021/)
- ▶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). Encuesta Nacional de Seguridad Urbana (ENSU). Percepción de Inseguridad. Recuperado de [\[https://www.inegi.org.mx/programas/ensu/#documentacion\]](https://www.inegi.org.mx/programas/ensu/#documentacion)
- ▶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE). Atestiguación y cambios de conducta por temor a la delincuencia. Recuperado de [\[https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2023/\]](https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2023/)
- ▶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE). Percepción actual y sobre la tendencia de la seguridad pública. Recuperado de [\[https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2023/\]](https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2023/)



- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2022). Estadísticas del Autotransporte Federal 2022. Recuperado de <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2022/>
- Secretaría de Economía. (2019). Autotransporte de Carga Especializado. México. Recuperado de <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/industry/specialized-freight-trucking>
- Secretaría de Movilidad de Oaxaca (2023). Base de datos del Sistema de Control y Administración de Concesiones (SIAC)





OAXACA
GOBIERNO DEL ESTADO