

Anexo 1

Formato para la Difusión de los Resultados de las Evaluaciones

1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN	
1.1 Nombre de la evaluación: Evaluación de diseño del Programa Estatal de Movilidad 2021-2024 del Gobierno del Estado de Guanajuato	
1.2 Fecha de inicio de la evaluación (dd/mm/aaaa): 15/08/2023	
1.3 Fecha de término de la evaluación (dd/mm/aaaa): 31/12/2023	
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre: Linda Karina Quintero Lee Directora de Monitoreo y Evaluación	Unidad administrativa: Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato
1.5 Objetivo general de la evaluación: Proporcionar insumos para la actualización del Programa Estatal de Movilidad 2021-2024, con base en la revisión del diseño de este, los resultados que arroja el Estudio realizado exprofeso, el impacto de las acciones que se han implementado en SICOM en materia de movilidad y la compatibilidad con la legislación vigente en la materia.	
1.6 Objetivos específicos de la evaluación:	
<ol style="list-style-type: none"> 1) Revisar la estructura del Programa para determinar si, a través de este, se contribuye a la solución de los problemas señalados en el diagnóstico contenido en el Estudio. 2) Revisar la congruencia del Programa con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Ley Estatal de Movilidad del Estado y sus Municipios. 3) Analizar los elementos conceptuales y la pertinencia de la visión, líneas estratégicas, objetivos, estrategias y líneas de acción contenidos en el Programa. 4) Analizar la alineación de las actividades, acciones y resultados en materia de movilidad llevadas a cabo por parte de la SICOM, con el Programa. 5) Analizar el diagnóstico del Programa y su congruencia con los resultados del Estudio. 6) Revisar la estrategia de monitoreo y evaluación del Programa. 7) Identificar buenas prácticas nacionales e internacionales en materia de movilidad para su incorporación al Programa en el ámbito urbano y rural. 8) Analizar las propuestas de acciones señaladas en el Estudio, para su incorporación al Programa. 9) Generar una estrategia de mejora en el diseño e implementación del Programa, en línea con la actualización del Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato 2050. 	
1.6 Metodología utilizada en la evaluación:	
<p>La evaluación del Programa Estatal de Movilidad 2021-2024 se realizó a partir de la metodología para la evaluación <i>ex-ante</i> de relevancia de política pública, la cual permite determinar la pertinencia y adecuación de las propuestas de política pública a las necesidades y demandas de la ciudadanía, en este caso con respecto a las políticas de movilidad para el Estado de Guanajuato.</p> <p>Herramientas metodológicas aplicadas:</p> <ol style="list-style-type: none"> A. Evaluación ex-ante. Evaluación al inicio del ciclo de implementación o adopción de la política pública, para la identificación de puntos de fortaleza y debilidad del Programa como instrumento de política pública. Considera la valoración de los componentes específicos diagnóstico, objetivos de política, estrategia de acción, priorización de proyectos y el monitoreo. B. Marco lógico y Teoría de Cambio: Establecimiento de cadenas causales y operativas, desde la definición de causas-problemas, objetivos, estrategias, impactos y recursos. C. Análisis comparado: Construcción y análisis del marco normativo, que incluye el contraste de objetivos, principios y disposiciones normativas entre leyes aplicables al Programa desde el cual se identifiquen los aspectos susceptibles de mejora. 	
Instrumentos de recolección de información: entrevistas, recopilación de información y análisis en gabinete.	
Cuestionarios Entrevistas Formatos Otros Especifique: Entrevistas a profundidad. Realización de entrevistas a personas clave de la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad, y de otras instituciones involucradas en la ejecución del Programa Estatal de Movilidad; sobre los retos y oportunidades existentes para la realización de sus atribuciones y el cumplimiento de sus objetivos institucionales.	
Descripción de las técnicas y modelos utilizados:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Marco de evaluación de la política: Análisis de los insumos documentales que permiten establecer el marco de referencia de la evaluación de la política pública a través de la identificación y análisis de instrumentos de planeación para la identificación y la caracterización de los objetivos, principios, líneas de acción, estrategias, proyectos y mecanismos de seguimiento (monitoreo y gestión). 2. Mapeo de instrumentos de planeación: Incluye la identificación de instrumentos de planeación que tienen una incidencia en la política de movilidad a nivel estatal, pasando por su análisis de jerarquía (general, sectorial, institucional) y niveles de gobierno. 	

3. **Análisis taxonómico del Programa Estatal de Movilidad:** Análisis de la estructura y contenido del Programa a fin de evaluar la congruencia entre las principales problemáticas identificadas en el diagnóstico, utilizando la herramienta “discurso crítico” para la exploración e interpretación detallada de los planteamientos de la problemática con respecto a la estrategia de acciones propuesta.
4. **Taller con autoridades:** Reuniones de trabajo con autoridades locales para la definición de alcances con respecto al Programa. Se trata de identificación de objetivos, expectativas locales y valores de referencia que sirven de base para la evaluación del documento.
5. **Marco de evaluación de los instrumentos normativos:** Establecer el marco de referencia de la evaluación de la política pública con respecto a las legislaciones que refieren a los objetivos de la movilidad y la seguridad vial.
6. **Diagnóstico institucional:** Caracterización de las atribuciones y funciones en el marco regulatorio, la corresponsabilidad entre dependencias gubernamentales, la estructura organizacional, y finalmente, descarga de responsabilidades. Las herramientas utilizadas fueron:
 - a. **Entrevistas a profundidad.** Realización de entrevistas a personas clave de la Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad, sobre los retos y oportunidades existentes para la realización de sus atribuciones y el cumplimiento de sus objetivos institucionales.
 - b. **Análisis de cuentas públicas:** Revisión de Programas Operativos Anuales y Presupuesto para Movilidad: por medio de la caracterización de las atribuciones y funciones en el marco regulatorio, la corresponsabilidad entre dependencias gubernamentales, la estructura organizacional, y finalmente, descarga de responsabilidades. Revisión de la asignación del financiamiento para determinar la ubicación de las prioridades de política pública.
7. **Matriz de Marco Lógico:** Se examina si los objetivos son claros, si las actividades están alineadas con los resultados esperados y si los indicadores son adecuados para medir el progreso y el impacto. Se identificaron posibles brechas o debilidades en el diseño de la política y sugiere mejoras. La evaluación se basa en criterios de análisis para determinar la calidad y suficiencia de los conceptos (visión, líneas estratégicas, objetivos, líneas de acción y proyectos). Los criterios de evaluación fueron:
 - a. **Relevancia:** en cuál medida los objetivos del programa se justifican con respecto a las necesidades expresadas en el diagnóstico, las prioridades locales y a los instrumentos de planeación y normativos de orden superior.
 - b. **Eficiencia:** en cuál medida los objetivos se logran. Es el vínculo entre los objetivos y los impactos esperados.
 - c. **Eficacia:** en cuál medida los resultados se obtienen con el mejor uso de los recursos disponibles.
 - d. **Utilidad:** conocer si existe un equilibrio entre los efectos esperados y no esperados, y si satisfacen las expectativas de la población beneficiaria directa e indirectamente.
 - e. **Equidad:** definir si la distribución de los costos y beneficios del programa aumenta o disminuye la disparidad o desigualdad ente los diferentes grupos sociales.
8. **Matriz de Teoría de Cambio.** Herramienta por la cual se evaluó la congruencia del contenido del diagnóstico y las acciones determinadas para alcanzar los objetivos planteados. La herramienta identificó las problemáticas y retos que define el diagnóstico, caracterizarlos y estructurarlos en un mapa conceptual, para determinar la calidad y suficiencia de elementos conceptuales del programa y su línea con los principales hallazgos del diagnóstico.
9. **Análisis de mejores prácticas.** Experiencias nacionales e internacionales en materia de programas de movilidad, centrándose en las experiencias que puedan ser aplicables al contexto mexicano y del Estado de Guanajuato; establecer elementos que pudieran ser replicados en el Estado de Guanajuato e incorporados a la actualización del Programa.

2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN

2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación:

- En el sistema de planeación estatal se encuentran desarrollados dos instrumentos con un alcance temporal de largo plazo: a) Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato y b) Programa Estatal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial. En ambos, las estrategias que vinculan a políticas de movilidad tienen elementos claros de visión a largo plazo e integración con el ordenamiento territorial y el desarrollo de las ciudades y sus sistemas de transporte en el Estado. Para estos instrumentos superiores jerárquicos de planeación, la movilidad tiene lugar a partir de la manera en que se ocupan los territorios, esta política determina en cierta medida hacia dónde se dirigen las personas.
- El Programa Estatal de Movilidad 2021-2024 cumple con los criterios clave normativos mínimos en cuanto a la definición de objetivos, estructura de contenidos y actores institucionales participantes.
- La principal área de oportunidad para fortalecer el PEM es que responda a los cuestionamientos: dónde estamos, qué queremos ver en la realidad, qué debemos cambiar, a través de qué lo vamos a hacer, cómo vamos a saber que, si estamos avanzando hacia el cambio, qué acciones son necesarias, quién es responsable y qué recursos se requieren. Todos estos cuestionamientos son traducidos en los instrumentos de política en los objetivos, las líneas de acción, metas y proyectos. Para llegar a responder dichas preguntas, se parte de la construcción de un diagnóstico que reflexione sobre las principales preocupaciones con respecto hacia dónde se dirige el desarrollo, y por tanto, en dónde están concentrados los esfuerzos desde el ámbito internacional y está alineado a las prioridades nacionales, así como bajo una visión de implementación local.
- **La movilidad desde la perspectiva de la infraestructura y de las capacidades de acción directa de la SICOM:** Se identifican dos filtros importantes que conducen las decisiones de política pública del Programa Estatal de

Movilidad: 1) el acento en las decisiones de infraestructura y 2) la jurisdicción del gobierno estatal. Ambas no permiten que el PEM sea un documento guía de política estatal integral y guía que transmita una visión de desarrollo y bienestar estatal hacia los municipios desde el sistema de movilidad. Por el contrario, reduce su capacidad de incidencia y capacidad de actuación limitándose a la jurisdicción de la SICOM, lo que provoca que el Programa se asemeje más a un Programa Operativo Institucional, alejándose de un Programa Sectorial de Movilidad.

- **Por esto, el equipo técnico de la SICOM requiere aumentar el número de personas que conforman la Unidad Administrativa de Movilidad, con la capacidad técnica, jurídica y financiera** para que puedan construir e implementar, y también ser expertos de promoción y socialización, de coordinación interinstitucional e intermunicipal, de elaboración de manuales, y de coordinación, de desarrollo de plataformas de gestión de datos y con comprensión de la movilidad eléctrica.
- **El diagnóstico del PEM no logra identificar los problemas principales por cada uno de los componentes del Sistema de Movilidad.** De acuerdo con el marco lógico, cada objetivo general-objetivo específico-resultado, significa una consecución de acciones, es decir, el cumplimiento de estas llevaría a alcanzar el objetivo general. Se debe asegurar que exista una relación entre “*problemas centrales-objetivos-estrategias*”, para que exista una consecución de acciones dirigidas a atender los problemas identificados. De lo contrario se podría cometer el error de implementar estrategias que atiendan efectos de los problemas y no sus causas. Se recomienda que esto sea desarrollado en una sesión de trabajo colaborativo del equipo de la SICOM y otras instituciones gubernamentales.
- **Durante el diagnóstico queda pendiente realizar un análisis sobre el modelo de ordenamiento territorial**, la ocupación del territorio y el desarrollo urbano vinculado a la movilidad. Esta política determina en cierta medida hacia dónde se dirigen las personas, cómo y en qué horarios. Un instrumento de política estatal debe considerar una radiografía no sólo de las vías estatales y rurales, también debe analizar lo que sucede al interior de los asentamientos humanos, aun cuando las autoridades municipales mantienen la jurisdicción, sin embargo, en términos de política pública, es importante marcar pautas y rumbos que permita a los municipios el diseño de sus acciones a nivel local.
- **Se recomienda que el diagnóstico concluya respondiendo a la pregunta ¿Cuáles son los problemas centrales de las personas para sus viajes cotidianos en este modo de transporte?** Abordando qué dificulta a las personas o qué impactos genera este modo de transporte. También es conveniente que el análisis no sólo se centre en las vías de jurisdicción estatal, pues existen modos de transporte como la movilidad activa (peatones y ciclistas), que comúnmente tiene sus viajes cotidianos al interior de los centros urbanos.
- **El diagnóstico no considera la movilidad de las personas en los sistemas de transporte público, y estos sistemas resultan una política primordial.** Si bien los municipios asumen la provisión de este servicio público, es importante que, desde el nivel estatal, se muestre cuáles son las problemáticas centrales, que permita definir objetivos y líneas de acción que definen rumbos para los municipios, principalmente en la interconectividad, los servicios regionales, intermunicipales y la atención de servicios de transporte para zonas rurales.
- **Tampoco se contempla en el diagnóstico para el transporte de carga** y por tanto no considera objetivos y líneas de acción.
- **El PEM se concentra en los servicios de transporte público que son responsabilidad directa del estado**, y no interviene en la definición de una visión estatal para el desarrollo de los servicios de transporte a cargo de los municipios, manejando de forma tangencial su papel como articulador estatal.
- **Las líneas estratégicas son suficientes, sin embargo, no todos los componentes del Sistema de Movilidad tienen una acción dedicada.**
- **Tanto en el PEM como en el Estudio Ampliado, existe una estrategia de monitoreo sobre el estado actual (indicadores de estado) y de proceso (indicadores de respuesta).** En ambos casos, los indicadores se enfocan principalmente en la movilidad peatonal, la movilidad ciclista y la seguridad vial. Quedan fuera de su aplicación los indicadores que refieren al estado, diseño y operación de carreteras y todos los propuestos para el seguimiento de las flotas vehiculares de transporte de carga federal y de la operación logística de la carga que no es responsabilidad directa del estado. Existen áreas de oportunidad para las estrategias presentadas en el PEM que no son atendidas en el diagnóstico, como el transporte público, la intermodalidad, la colaboración interinstitucional, y la promoción de medios alternativos.

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:

- Capacidad instalada consolidada de infraestructura, componente esencial para una buena gestión de la movilidad.
- Voluntad para generar programas y acciones por la movilidad sustentable.
- Cumplimiento del marco normativo, definición de objetivos, estructura de contenidos y actores institucionales principales.
- Líneas estratégicas suficientes.

2.2.2 Oportunidades:

- El PEM deberá responder directamente: dónde estamos, qué queremos ver en la realidad, qué debemos cambiar, a través de qué lo vamos a hacer, cómo vamos a saber que, si estamos avanzando hacia el cambio, qué acciones son necesarias, quién es responsable y qué recursos se requieren.

2.2.3 Debilidades:

- Faltan cubrir todos los componentes del Sistema de Movilidad.
- Falta de identificación clara de las problemáticas de cada uno de los componentes del Sistema de Movilidad.

2.2.4 Amenazas:

- La SICOM requiere aumentar el número de personas que conforman la Unidad Administrativa de Movilidad, con la capacidad técnica, jurídica y financiera para que puedan construir e implementar, y también ser expertos de promoción y socialización, de coordinación interinstitucional e intermunicipal, de elaboración de manuales, y de coordinación, de desarrollo de plataformas de gestión de datos y con comprensión de la movilidad eléctrica.
- Fortalecimiento de la capacidad interinstitucional y presupuestal.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación:

- En el sistema de planeación estatal se encuentran desarrollados dos instrumentos con un alcance temporal de largo plazo: a) Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato y b) Programa Estatal de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Ecológico Territorial. En ambos, las estrategias que vinculan a políticas de movilidad tienen elementos claros de visión a largo plazo e integración con el ordenamiento territorial y el desarrollo de las ciudades y sus sistemas de transporte en el Estado. Para estos instrumentos superiores jerárquicos de planeación, la movilidad tiene lugar a partir de la manera en que se ocupan los territorios, esta política determina en cierta medida hacia dónde se dirigen las personas.
- El Programa Estatal de Movilidad 2021-2024 cumple con los criterios clave normativos mínimos en cuanto a la definición de objetivos, estructura de contenidos y actores institucionales participantes.
- La principal área de oportunidad para fortalecer el PEM es que responda a los cuestionamientos: dónde estamos, qué queremos ver en la realidad, qué debemos cambiar, a través de qué lo vamos a hacer, cómo vamos a saber que, si estamos avanzando hacia el cambio, qué acciones son necesarias, quién es responsable y qué recursos se requieren. Todos estos cuestionamientos son traducidos en los instrumentos de política en los objetivos, las líneas de acción, metas y proyectos. Para llegar a responder dichas preguntas, se parte de la construcción de un diagnóstico que reflexione sobre las principales preocupaciones con respecto hacia dónde se dirige el desarrollo, y por tanto, en dónde están concentrados los esfuerzos desde el ámbito internacional y está alineado a las prioridades nacionales, así como bajo una visión de implementación local.
- **La movilidad desde la perspectiva de la infraestructura y de las capacidades de acción directa de la SICOM:** Se identifican dos filtros importantes que conducen las decisiones de política pública del Programa Estatal de Movilidad: 1) el acento en las decisiones de infraestructura y 2) la jurisdicción del gobierno estatal. Ambas no permiten que el PEM sea un documento guía de política estatal integral y guía que transmita una visión de desarrollo y bienestar estatal hacia los municipios desde el sistema de movilidad. Por el contrario, reduce su capacidad de incidencia y capacidad de actuación limitándose a la jurisdicción de la SICOM, lo que provoca que el Programa se asemeje más a un Programa Operativo Institucional, alejándose de un Programa Sectorial de Movilidad.
- **Por esto, el equipo técnico de la SICOM requiere aumentar el número de personas que conforman la Unidad Administrativa de Movilidad, con la capacidad técnica, jurídica y financiera** para que puedan construir e implementar, y también ser expertos de promoción y socialización, de coordinación interinstitucional e intermunicipal, de elaboración de manuales, y de coordinación, de desarrollo de plataformas de gestión de datos y con comprensión de la movilidad eléctrica.
- **El diagnóstico del PEM no logra identificar los problemas principales por cada uno de los componentes del Sistema de Movilidad.** De acuerdo con el marco lógico, cada objetivo general-objetivo específico-resultado, significa una consecución de acciones, es decir, el cumplimiento de estas llevaría a alcanzar el objetivo general. Se debe asegurar que exista una relación entre "*problemas centrales-objetivos-estrategias*", para que exista una consecución de acciones dirigidas a atender los problemas identificados. De lo contrario se podría cometer el error de implementar estrategias que atiendan efectos de los problemas y no sus causas. Se recomienda que esto sea desarrollado en una sesión de trabajo colaborativo del equipo de la SICOM y otras instituciones gubernamentales.
- **Durante el diagnóstico queda pendiente realizar un análisis sobre el modelo de ordenamiento territorial,** la ocupación del territorio y el desarrollo urbano vinculado a la movilidad. Esta política determina en cierta medida hacia dónde se dirigen las personas, cómo y en qué horarios. Un instrumento de política estatal debe considerar una radiografía no sólo de las vías estatales y rurales, también debe analizar lo que sucede al interior de los asentamientos humanos, aun cuando las autoridades municipales mantienen la jurisdicción, sin embargo, en términos de política pública, es importante marcar pautas y rumbos que permita a los municipios el diseño de sus acciones a nivel local.
- **Se recomienda que el diagnóstico concluya respondiendo a la pregunta ¿Cuáles son los problemas centrales de las personas para sus viajes cotidianos en este modo de transporte?** Abordando qué dificultad a las personas o qué impactos genera este modo de transporte. También es conveniente que el análisis no sólo se centre en las vías de jurisdicción estatal, pues existen modos de transporte como la movilidad activa (peatones y ciclistas), que comúnmente tiene sus viajes cotidianos al interior de los centros urbanos.
- **El diagnóstico no considera la movilidad de las personas en los sistemas de transporte público, y estos sistemas resultan una política primordial.** Si bien los municipios asumen la provisión de este servicio público, es importante que, desde el nivel estatal, se muestre cuáles son las problemáticas centrales, que permita definir objetivos y líneas de acción que definan rumbos para los municipios, principalmente en la interconectividad, los servicios regionales, intermunicipales y la atención de servicios de transporte para zonas rurales.
- **Tampoco se contempla en el diagnóstico para el transporte de carga y las motocicletas como medio de transporte privado y de carga ligera** y por tanto no considera objetivos y líneas de acción.

- **El PEM se concentra en los servicios de transporte público que son responsabilidad directa del estado,** y no interviene en la definición de una visión estatal para el desarrollo de los servicios de transporte a cargo de los municipios, manejando de forma tangencial su papel como articulador estatal.
- **Las líneas estratégicas son suficientes, sin embargo, no todos los componentes del Sistema de Movilidad tienen una acción dedicada.**
- **Tanto en el PEM como en el Estudio Ampliado, existe una estrategia de monitoreo sobre el estado actual (indicadores de estado) y de proceso (indicadores de respuesta).** En ambos casos, los indicadores se enfocan principalmente en la movilidad peatonal, la movilidad ciclista y la seguridad vial. Quedan fuera de su aplicación los indicadores que refieren al estado, diseño y operación de carreteras y todos los propuestos para el seguimiento de las flotas vehiculares de transporte de carga federal y de la operación logística de la carga que no es responsabilidad directa del estado. Existen áreas de oportunidad para las estrategias presentadas en el PEM que no son atendidas en el diagnóstico, como el transporte público, la intermodalidad, la colaboración interinstitucional, y la promoción de medios alternativos.
- Esta propuesta conceptual se estructura a partir de cinco líneas estratégicas:
- Impulsar la **movilidad activa**. En la que se atienden las estrategias para la movilidad de peatones y ciclistas, considerando la accesibilidad universal.
- Avanzar hacia la **integración del transporte público**. En la que se atiende el servicio público de transporte hacia la integración, áreas en la que el Ejecutivo del Estado puede ejercer sus atribuciones y coadyuvar a los municipios.
- Promover la **movilidad segura**. Atendiendo a la seguridad vial bajo un enfoque de sistemas seguros y considerando estrategias para la movilidad de vehículos particulares.
- Mejorar la **operación del transporte de carga** en las zonas urbanas; y
- Fortalecer la **gestión de la movilidad** en sus diferentes modalidades

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo con su relevancia:

1. Movilidad como política sectorial y de alcance estatal con enfoque en las personas

- Existe consenso de transitar del paradigma de movilidad donde se eficiente la circulación, la velocidad y volumen del tránsito, hacia un paradigma de habitabilidad, considerando la experiencia y necesidad de viaje de las personas al centro de la política, usando como marco de referencia el Sistema de Movilidad propuesto en la presente evaluación.
- Esto implica ver la política de movilidad desde un enfoque de necesidades humanas y de su vinculación con el uso del territorio, y no solamente desde la producción de infraestructura como marco de plan de obra pública. La organización de la sociedad, la forma y oferta de actividades en el espacio urbano y la oferta de servicios de la movilidad determina la necesidad de movilidad de las personas.
- Siendo la movilidad una actividad fundamental para el desarrollo de las personas y de las ciudades, y que a través de ella se garantiza el acceso a los derechos de salud, educación, trabajo, recreación, entre otros, el Programa Estatal de Movilidad cobra una relevancia sustancial como instrumento articulador de las necesidades de movilidad de personas y bienes sobre el territorio desde una perspectiva de integración para mejorar la experiencia de viaje de las personas.
- El primer reto del PEM es posicionarse dentro del sistema de planeación como instrumento de política sectorial para el desarrollo del estado que considere su alcance desde el Sistema de Movilidad como visión de estado, en influencia y coordinación directa con los municipios y la federación.

2. Garantizar desde la visión del estado el derecho a la movilidad, con la homologación con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, incluyendo la atención del Sistema de Movilidad.

- Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios se considera al PEM como el instrumento a través del cual se establezcan las bases de la política en materia de movilidad en el estado de Guanajuato, y desde el cual se erijan los principios, visiones, objetivos y prioridades para garantizar el derecho a la movilidad. Hasta este punto, el PEM cumple con los criterios clave normativos mínimos en cuanto a la definición de objetivos, estructura de contenidos y actores institucionales participantes. Además, atiende una alienación generalizada con respecto a los planes y programas de política para el desarrollo del estado de Guanajuato. Y principalmente, existen instituciones dedicadas al diseño de políticas integrales de movilidad, que tienen la atribución normativa e institucional de generar una agenda estatal que atienda las necesidades de movilidad de las personas.
- Sin embargo, queda pendiente reflexionar entorno al alcance estatal, la identificación de problemas integrales, la visión y estrategias de acciones planteadas en el Programa Estatal de Movilidad teniendo en mente, la función de este y la visión de movilidad que se quiere construir respondiendo a las necesidades de movimiento de las personas y bienes en el Estado, como ente de las políticas que impactan el territorio.
- En la transformación de la visión de la movilidad de forma integral, la oportunidad de homologar la Ley permite transitar hacia una visión del sistema de movilidad desde la experiencia de viaje de las personas, de manera que puedan identificarse de forma concluyente, los problemas centrales que enfrentan para moverse en el Sistema de Movilidad, y con ello considerar además de estrategias en materia de infraestructura, que sin lugar a dudas tiene un fuerte impacto en el sistema de movilidad, también se integren otras estrategias que permitan garantizar la movilidad como un derecho en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad (Artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos).

3. Adecuación de la Ley de Movilidad como oportunidad para incorporar temas transversales de la movilidad, desde la y necesidad de las personas.

El cambio de enfoque puede ir acompañado de la homologación a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual integra la visión del Sistema de Movilidad y los temas transversales que pueden integrarse, de los que se sugiere lo siguiente:

- Incorporar los servicios de la movilidad que requieren las personas que viven y transitan por Guanajuato, desde un enfoque sistémico e integrador que brinden una visión conjunta de hacia dónde deben ir las políticas locales de movilidad, sin limitarse a las atribuciones de intervención de obra pública del gobierno del estado.
- Incluir servicios a la movilidad tales como: transporte público en sus diferentes modalidades, transporte de carga desde su integración y convivencia con los espacios urbanos (carga ligera, centros de distribución en las zonas urbanas, operación para el intercambio modal, etc.), uso de la motocicleta como medio privado de transporte debido al incremento en el uso que se están dando en el país, revisando las experiencias en ciudades latinoamericanas.
- Creación de espacios seguros para la movilidad de las personas, principalmente de grupos vulnerables como las mujeres, la población infantil y las personas adultas mayores, atendiendo lo identificado en el diagnóstico del Estudio.
- Accesibilidad universal como estrategia que atienda acciones para la creación de espacio seguros para la movilidad de las personas, principalmente de grupos vulnerables como las mujeres, la población infantil y las personas adultas mayores.
- Transporte público, moviendo aquellas acciones sobre transporte público desde la visión de estado, que permita identificar las escalas de acción desde la transformación básica hasta la integración regional de los sistemas, atendiendo la jerarquía de la movilidad.
- Mejora de los servicios de transporte público en temas de infraestructura, calidad del servicio y operación del servicio.
- Mejorar los instrumentos normativos, tal como una Norma técnica de diseño de calles o vías que guía las condiciones de diseño y construcción de los espacios para la movilidad de las personas, sirviendo el instrumento los municipios y distintos actores que participan en los procesos de construcción de las ciudades.
- Fortalecer las capacidades institucionales de distintas instituciones y dependencias estatales y municipales para la implementación de la Norma Técnica para el diseño y construcción de calles.
- Agrupar líneas de acción en materia de sensibilización y educación vial.
- Finalmente, es conveniente considerar que, la atención a los componentes del Sistema de Movilidad para la SICOM aporta una visión estatal que se vincula a la visión municipal, desde una perspectiva de coordinación y lineamientos que permitan armonizar las diferentes políticas locales hacia un fin común, por lo que esta visión se recomienda pueda retomarse en la actualización del instrumento, de manera que la política estatal de movilidad define rumbos a nivel estatal que puedan considerar los municipios en el diseño de sus políticas locales.

4. Homologar los apartados del Diagnóstico de la siguiente manera:

Mencionar soluciones generales o conceptuales que abran la conversación a la forma de abordar las estrategias de solución de los problemas (esto puede alimentarse del ejercicio de la Teoría del Cambio a partir de los "impactos" y "resultados"), que se desarrollarán en las siguientes secciones del PEM.

- Identificar cuál es la situación actual que da origen al Planteamiento Estratégico (la situación, las tendencias, lo que se ha logrado hasta el presente. Se define claramente el problema, efectos y su relación) y vincular claramente con la experiencia de movilidad de las personas en relación con su territorio.
- Análisis del problema para entender su naturaleza, causa de raíz, efectos e involucrados, con evidencia basada en datos estadísticos, comparativos y gráficos.
- Detectar el problema, a partir de preguntas clave (quién, qué, cuándo, dónde, y por qué); e identificar las variables objetivo; identificar los factores causales de análisis que definen las causas directas o indirectas.
- Identificar claramente y en orden de importancia los obstáculos para abordar sus soluciones.
- Análisis de objetivo, se indica qué se espera lograr.

Mencionar soluciones generales o conceptuales que abran la conversación a la forma de abordar las estrategias de solución de los problemas (esto puede alimentarse del ejercicio de la Teoría del Cambio a partir de los "impactos" y "resultados"), que se desarrollarán en las siguientes secciones del PEM.

<p>5. Para la actualización del instrumento se debe asegurar que exista una relación entre “problemas centrales-objetivos-estrategias”,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para que exista una consecución de acciones dirigidas a atender los problemas identificados. De lo contrario se podría cometer el error de implementar estrategias que atiendan efectos de los problemas y no sus causas. Se recomienda que esto sea desarrollado en una sesión de trabajo colaborativo del equipo de la SICOM y otras instituciones gubernamentales. • Esta propuesta conceptual se estructura a partir de cinco líneas estratégicas: <ol style="list-style-type: none"> 1) Impulsar la movilidad activa. En la que se atienden las estrategias para la movilidad de peatones y ciclistas, considerando la accesibilidad universal. 2) Avanzar hacia la integración del transporte público. En la que se atiende el servicio público de transporte hacia la integración, áreas en la que el Ejecutivo del Estado puede ejercer sus atribuciones y coadyuvar a los municipios. 3) Promover la movilidad segura. Atendiendo a la seguridad vial bajo un enfoque de sistemas seguros y considerando estrategias para la movilidad de vehículos particulares. 4) Mejorar la operación del transporte de carga en las zonas urbanas; y 5) Fortalecer la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades <p>Se sugiere homologar los apartados del Diagnóstico de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar cuál es la situación actual que da origen al Planteamiento Estratégico (la situación, las tendencias, lo que se ha logrado hasta el presente. Se define claramente el problema, efectos y su relación) y vincular claramente con la experiencia de movilidad de las personas en relación con su territorio. • Análisis del problema para entender su naturaleza, causa de raíz, efectos e involucrados, con evidencia basada en datos estadísticos, comparativos y gráficos. • Detectar el problema, a partir de preguntas clave (quién, qué, cuándo, dónde, y por qué); e identificar las variables objetivo; identificar los factores causales de análisis que definen las causas directas o indirectas. • Identificar claramente y en orden de importancia los obstáculos para abordar sus soluciones. • Análisis de objetivo, se indica qué se espera lograr. <p>En el diseño de los objetivos se debe definir “qué” o “quién” es el objeto del objetivo que permitirá alcanzar la visión, por ejemplo, en el objetivo “fortalecer el Sistema de Estatal de Ciclovías”, el objeto se centra en la infraestructura, sin embargo, la línea estratégica busca que las personas se muevan en bicicleta, definiendo “las personas como el centro de la estrategia”. Bajo este mismo concepto se sugiere que puedan ser redactados los objetivos, de manera que su expresión muestre el sujeto para el que se busca se beneficie con la acción.</p>
<p>6. Generar la actualización de acuerdo con las siguientes cinco líneas estratégicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Impulsar la movilidad activa. En la que se atienden las estrategias para la movilidad de peatones y ciclistas, considerando la accesibilidad universal. 2. Avanzar hacia la integración del transporte público. En la que se atiende el servicio público de transporte hacia la integración, áreas en la que el Ejecutivo del Estado puede ejercer sus atribuciones y coadyuvar a los municipios. 3. Promover la movilidad segura. Atendiendo a la seguridad vial bajo un enfoque de sistemas seguros y considerando estrategias para la movilidad de vehículos particulares. 4. Mejorar la operación del transporte de carga en las zonas urbanas; 5. Fortalecer la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades.
<p>7. Ajuste de acciones</p> <ul style="list-style-type: none"> • El ejercicio de revisión de las acciones propuestas en el Estudio Ampliado para su incorporación en la actualización del PEM, implicará la integración de nuevas estrategias y líneas de acción, así como la ampliación del contenido conceptual de la estructura del PEM 2021-2024, mismas que se presentan en las siguientes recomendaciones: • Se recomienda agregar una línea de acción en la Estrategia 1.1.1. para “Implementar un sistema de señalización de itinerarios en los municipios del estado, que informe sobre recorridos y distancias a los equipamientos urbanos educativos, de salud, culturales, y deportivos”. • Es conveniente crear la estrategia “1.2.4. Ampliación de la red de vías ciclistas” dentro del objetivo 1.2, de manera que se integren cuatro líneas de acción para mejorar la infraestructura para la movilidad ciclista. • Conviene agregar tres líneas de acción a la estrategia 2.1.2 impulso de la prevención y reducción de accidentes. • Es conveniente agregar una línea de acción a la estrategia 2.4.1. Impulso de alternativas de movilidad eléctrica, que permita, impulsar el control de emisiones contaminantes y monitoreo de estas a través de las bases del Programa Monitoreo de la Calidad del Aire de la Secretaría de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial (SMAOT). • Se recomienda crear dos estrategias dentro del objetivo 3.2. Fortalecer la coordinación intergubernamental en materia de movilidad, la primera, para el fortalecimiento del marco legal y normativo que garantice la movilidad, y la segunda para el fortalecimiento de la educación y cultura de la movilidad de todas las personas de la vía, agrupando líneas de acción incorporadas a partir del Estudio Ampliado • Se recomienda crear una cuarta línea estratégica proponiendo como nombre “mejora en la seguridad y convivencia entre el transporte de carga y la movilidad urbana”, creando un objetivo y dos estrategias, mismas que agrupan líneas de acción propuestas a partir del Estudio Ampliado.

<p>8. Impulsar un sistema de monitoreo y evaluación en dos vías: los cambios e impactos en la realidad en el mediano y largo plazo y, el cumplimiento de los objetivos institucionales y programáticos en el corto plazo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Programa Estatal de Movilidad es un instrumento sectorial de la política de movilidad que se pretende ejecutar en el estado, es fundamental que la estrategia de monitoreo y evaluación se construyan a partir de los objetivos e impactos esperados, por tanto, a continuación, se describen una serie de recomendaciones con el propósito de fortalecer la estrategia de monitoreo y evaluación del Programa Estatal de Movilidad. • Es importante distinguir entre el seguimiento de la implementación del instrumento de política como tal (monitoreo del proceso de implementación), y la valoración del estado actual (monitoreo del estado actual de la movilidad de las personas) • En el primer caso, el monitoreo del proceso de ejecución del Programa como tal, la ejecución de acciones llevan a cumplir con una "línea de acción", más no con una estrategia. En el segundo caso, la valoración del estado actual, monitorean el estado actual de aspectos de la movilidad de las personas. • La estrategia de monitoreo enfocada en el estado actual del sistema de movilidad debe considerar su aplicación para temas muy particulares que no necesariamente impliquen un impacto significativo en el corto tiempo. Por ejemplo, indicadores que valoran el estado de la infraestructura (banquetas, andadores, infraestructura ciclista, infraestructura para transporte público, vialidades). • El monitoreo del estado actual debe determinar una línea base, proyecciones de rangos óptimos o metas en las que se valore como tal la situación del estado actual. En el Estudio Ampliado, en algunos casos se establecieron rangos deseables u óptimos en infraestructura peatonal (kilómetros de banquetas por cada 100 mil habitantes, nivel de servicio de banquetas estatales), así como en infraestructura ciclista. • Mientras que el monitoreo valora y realiza el seguimiento de la efectividad de los procesos para el cumplimiento de la política sectorial de movilidad, la evaluación, dimensionar los impactos de las acciones realizadas tienen en la consecución de los objetivos. Es por ello por lo que las recomendaciones para el fortalecimiento de la estrategia de evaluación son las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Es recomendable definir una estrategia de evaluación que sea complementaria al monitoreo, en que existe un alcance y momentos diferenciados. Se evalúan los cambios, por tanto, el alcance se enfoca en los objetivos y su consecución. En ese sentido, los indicadores son a nivel estratégico. • En la estrategia de evaluación se consideran indicadores estratégicos, es decir, los indicadores de procesos o resultados que valoran el avance hacia el objetivo planteado. Y también los indicadores de impacto, que ayudan a identificar los cambios que se esperan como resultado de la acción, en este caso, del Programa Estatal. • Siendo que la evaluación requiere un análisis más complejo que la valoración del estado actual del sistema de movilidad y de sus personas usuarias, la temporalidad de su ejecución es distinta al monitoreo, por lo que se recomienda que se plantee una estrategia que considere una evaluación, antes, durante y posterior al periodo de ejecución del Programa como instrumentos de política sectorial, y también, en fases relevantes. La temporalidad en la ejecución de la evaluación debe quedar clara, con sus respectivos cortes de tiempo. • Por consiguiente, las estrategias de monitoreo y evaluación se recomiendan se construyan de manera diferenciada y complementaria. Asimismo, se construyan incluyendo componentes clave que tienen como finalidad garantizar que la estrategia de monitoreo y evaluación se implemente, y más que ser una carga administrativa, sean una herramienta para retroalimentar el mismo proceso de implementación del Programa Estatal.
<p>9. El estado (SICOM) como articulador estratégico de la transformación constante de la movilidad en los territorios.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La creación de la SICOM es un paso importante del Poder Ejecutivo del Estado para fortalecer la actuación sobre políticas integrales de movilidad. Con su creación se consolida un área en la administración centralizada con principal acento en la infraestructura para la intermodalidad y el impulso a la movilidad no motorizada. • Es necesario que la SICOM logre incorporar en su estructura institucional los recursos humanos, técnicos y financieros para que pueda atender los elementos que corresponden en el sistema de Movilidad. • La SICOM es responsable de 33 estrategias del PEM, en el corto plazo debe fortalecerse el personal en la SICOM cuya función esté dedicada la promoción, diseño e implementación de la política de movilidad a nivel estatal y a la coordinación interinstitucional con los municipios y las Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Seguridad Pública, el Instituto Guanajuatense para las Personas con Discapacidad y la Secretaría de Medio Ambiente y Ordenamiento Territorial.

<p>4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA</p>
<p>4.1 Nombre del coordinador de la evaluación: Gisela Méndez</p>
<p>4.2 Cargo: CEO Ensamble Urbano</p>
<p>4.3 Institución a la que pertenece: Ensamble Urbano</p>
<p>4.4 Principales colaboradores: Blanca Ballesteros, Marcelino Vázquez, Tania Pérez Jiménez</p>
<p>4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación: gisela.mendez@ensambleurbano.mx</p>

4.6 Teléfono (con clave lada):

55 5509 1170

5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA (S)**5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s):**

Programa Estatal de Movilidad 2021-2024 del Gobierno del Estado de Guanajuato

5.2 Siglas:

PEM 2021-2024

5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s):

Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad

5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s):Poder Ejecutivo Poder Legislativo ___ Poder Judicial ___ Ente Autónomo ___**5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s):**Federal ___ Estatal Local ___**5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) programa(s):****5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s):**

Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad

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:

José Guadalupe Tarcisio Rodríguez Martínez

jrodriguezmx@guanajuato.gob.mx

473 73 5 23 00

Unidad administrativa:

Secretario de Infraestructura, Conectividad y Movilidad

6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN**6.1 Tipo de contratación:**6.1.1 Adjudicación Directa ___ 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: Instituto de Planeación, Estadística y Geografía del Estado de Guanajuato.

6.3 Costo total de la evaluación: \$ 475,600.00 (Cuatrocientos setenta y cinco mil seiscientos pesos 00/100 M/N)

6.4 Fuente de Financiamiento: Recurso Estatal.

7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN**7.1 Difusión en internet de la evaluación:**<https://iplaneg.guanajuato.gob.mx/evaluacion/#1639515244452-cf15c324-18c7>**7.2 Difusión en internet del formato:**<https://iplaneg.guanajuato.gob.mx/evaluacion/#1639515244452-cf15c324-18c7>