

**SUBSECRETARÍA DE CONECTIVIDAD Y
MOVILIDAD**

MEMORÁNDUM NÚMERO: SCM/0124/2024

ASUNTO: Se envía documento de opinión y plan de acción.

Silao, Gto., a 19 de diciembre de 2024.

**ARQUITECTA GRACIELA DE LA LUZ AMARO HERNÁNDEZ
DIRECTORA GENERAL DEL INSTITUTO DE PLANEACIÓN,
ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA DEL ESTADO DE GUANAJUATO
P R E S E N T E**

Hago referencia a su oficio IPLANEG/DM/0525/2024 mediante el cual solicita el documento de opinión y plan de acción, derivados de la Evaluación de diseño del Programa Estatal de Movilidad 2021-2024 contratado por el instituto que dignamente representa.

Al respecto y con la finalidad de llevar a cabo el cierre de la evaluación, me permito adjuntar al presente el documento de opinión, que fija la postura respecto a cada recomendación y el plan de acción, que establece las actividades a realizar, fechas y responsables de atención.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

EL SUBSECRETARIO

LCDO. JUAN CARLOS MORENO HENESTROSA

C.C.P. Ing. Juan Pablo Pérez Beltrán, Secretario de Obra Pública
Mtra. Martha Carina Gutiérrez Méndez, Directora de Movilidad

JCMH*mcgm**

AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL ESTADO DE GUANAJUATO
SECRETARIA DE FINANZAS

Oficio SCM_124_2024.rar

B24F43296FDDD46A3659D81E3E4C7DE0A1EAAEA05682EC62795D2296C0041D04

Usuario: Nombre: MARTHA CARINA GUTIERREZ MENDEZ Número de serie: 73666774303432323436 Validez: Activo Rol: Firmante	Firma: Fecha: 19/12/2024 15:42:54(UTC:20241219214254Z) Status: Certificado Vigente Algoritmo: SHA256WithRSA
OCSP: Fecha: 19/12/2024 15:42:54(UTC:20241219214254Z) URL: http://ocsp.reachcore.com/OCSPACGTO Nombre del respondedor: Servicio OCSP de la AC del Estado de Guanajuato Secretaría de Finanzas Inversión y Administración Emisor del respondedor: AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL ESTADO DE GUANAJUATO SECRETARIA DE FINANZAS INVERSION Y ADMINISTRACION Número de serie: 73666774303432323436	TSP: Fecha: 19/12/2024 15:43:11(UTC20241219214311Z) Nombre del respondedor: Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1 Emisor del respondedor: Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia Secuencia: 638702197918957728 Datos estampillados: dmZ0ZVBsVVRWOWNIUCtdExTM2xNRlp4bkprPQ==

Usuario: Nombre: JUAN CARLOS MORENO HENESTROSA Número de serie: 73666774303432303635 Validez: Activo Rol: Firmante	Firma: Fecha: 19/12/2024 15:44:16(UTC:20241219214416Z) Status: Certificado Vigente Algoritmo: SHA256WithRSA
OCSP: Fecha: 19/12/2024 15:44:16(UTC:20241219214416Z) URL: http://ocsp.reachcore.com/OCSPACGTO Nombre del respondedor: Servicio OCSP de la AC del Estado de Guanajuato Secretaría de Finanzas Inversión y Administración Emisor del respondedor: AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL ESTADO DE GUANAJUATO SECRETARIA DE FINANZAS INVERSION Y ADMINISTRACION Número de serie: 73666774303432303635	TSP: Fecha: 19/12/2024 15:44:32(UTC20241219214432Z) Nombre del respondedor: Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1 Emisor del respondedor: Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia Secuencia: 638702198729583184 Datos estampillados: Z2FNSk9KNGRpRIQrUkVYam1qVWpOZURyMkVVPQ==

Usuario: Nombre: GRACIELA DE LA LUZ AMARO HERNANDEZ Número de serie: 73666774303430393432 Validez: Activo Rol: Destinatario
--

Usuario: Nombre: JUAN PABLO PEREZ BELTRAN Número de serie: 73666774303430383930 Validez: Activo Rol: Destinatario
--



GUANAJUATO
GOBIERNO DE LA GENTE



GUANAJUATO
GOBIERNO DE LA GENTE

Plan de Acción para atender Recomendaciones

Fecha de elaboración del documento: 19 de julio de 2024.
Nombre de la dependencia responsable: Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad, SICOM.
Nombre de la intervención pública: Programa Estatal de Movilidad 2021-2024.
Tipo de evaluación: Diseño.
Año de aplicación de la evaluación: 2023.
Instancia evaluadora: Gisela Irene Méndez.

No.	Recomendación	Clasificación por tipo de actor involucrado	Nivel de prioridad de la recomendación	Actividades a realizar para atender la recomendación	Fecha de inicio de las actividades	Fecha de término de las actividades	Área responsable	Resultados esperados
1	<p>Movilidad como política sectorial y de alcance estatal con enfoque en las personas.</p> <ul style="list-style-type: none">• Es necesario 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.	Intergubernamental	Alta	<p>Las acciones que se señalan a continuación se definen para integrarse en la actualización del PEM y PMM.</p> <ul style="list-style-type: none">- Promover una política pública que permita una integración de la movilidad entre los diferentes ordenes de gobierno, alineada a los objetivos de desarrollo urbano - regional.- Promover una estructura integral de la moviildad sostenible para la mejora del desarrollo urbano en los municipios.- Establecer estrategias enfocadas a la jerarquia de la movilidad y seguridad vial.- Atender los principios y las bases para una movilidad sostenible.- Brindar un acompañamiento a las autoridades municipales para la actualización o en su caso elaboración de sus Programas de Movilidad Municipal.	abr-24	sep-25	SICOM	Posicionar al PEM dentro del sistema de planeación como instrumento de política sectorial
2	<p>Actualización y homologación con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, incluyendo la atención del Sistema de Movilidad.</p> <p>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 en el Sistema de Movilidad, y con ello considerar además de estrategias en materia de infraestructura, que sin lugar a dudas tienen 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).</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 espacios 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.	Intergubernamental	Alta	<p>La reforma de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Guanajuato y sus Municipios se concluyó y dicha reforma fue publicada en el mes de junio del 2024; la SICOM participó en las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none">- Emitiendo su opinión a las iniciativas propuestas por los diferentes grupos parlamentarios- Participando en las consultas realizadas a lo grupos vulnerables, como son las personas con discapacidad y los pueblos indígenas y afrodescendientes- Participación en mesa de trabajo coordinada por la Comisión de Seguridad Pública y Comunicaciones y en donde estuvieron presentes las instancias del Poder Ejecutivo que desde sus atribuciones atienden y dan seguimiento a acciones en materia de movilidad y seguridad vial.	ago-23	jun-24	Poder Legislativo	Actualización de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado y sus Municipios

Plan de Acción para atender Recomendaciones

Fecha de elaboración del documento: 19 de julio de 2024.
Nombre de la dependencia responsable: Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad, SICOM.
Nombre de la intervención pública: Programa Estatal de Movilidad 2021-2024.
Tipo de evaluación: Diseño.
Año de aplicación de la evaluación: 2023.
Instancia evaluadora: Gisela Irene Méndez.

No.	Recomendación	Clasificación por tipo de actor involucrado	Nivel de prioridad de la recomendación	Actividades a realizar para atender la recomendación	Fecha de inicio de las actividades	Fecha de término de las actividades	Área responsable	Resultados esperados
3	<p>Caracterizar y Homologar el Diagnóstico.</p> <p>Se recomienda que el diagnóstico del instrumento no solo caracterice la infraestructura, demanda y modo de transporte o componentes del sistema de movilidad, sino que asegure que concluya en cuáles son los problemas centrales o el problema prioritario del componente abordado, haciendo la reflexión entre causas y efectos de la problemática. El diseño de los objetivos debe asegurarse que atienda de manera directa el problema principal o central, y que las estrategias están relacionadas al objetivo y el problema, asegurando una relación entre: problemas centrales- objetivos- estrategias.</p> <p>Lo anterior, 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.</p> <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. 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>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").</p>	Institucional	Bajo	<p>-.- Elaborar un diagnostico que integre los diferentes elementos de la movilidad, para lograr un Programa que brinde un panorama con visión a corto y mediano plazo, considerando acciones generales a nivel urbano y regional.</p>	abr-24	sep-25	SICOM	Actualización del PEM, de manera integral.
4	<p>Propuesta conceptual para el contenido del PEM.</p> <p>Se recomienda generar la actualización del PEM 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; y5. Fortalecer la gestión de la movilidad en sus diferentes modalidades. <p>El Programa debe responder de forma directa a los siguientes cuestionamientos: dónde estamos, qué queremos ver en la realidad, qué debemos cambiar, a través de qué lo vamos a hacer, cómo vamos a saber si estamos avanzando hacia el cambio, qué acciones son necesarias, quién es responsable y qué recursos se requieren. Por ello, se presenta la siguiente propuesta de estructura de contenido del PEM:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Marco de referencia: Desde qué perspectiva ideológica vamos a atender la movilidad, su sistema y cómo se alinea a los compromisos ya asumidos por el Gobierno de Guanajuato.2. La visión a largo plazo de la movilidad del estado: el futuro deseable. Esta imagen debe ser clara, comprensible, alcanzable y realista.3. Diagnóstico que atienda los principales componentes del Sistema de Movilidad: debe identificar claramente el problema, las causas y los efectos, su relacionamiento y vincularlo a la experiencia de movilidad de las personas en relación con su territorio. Ser guiado por datos que soportan la narración de una realidad multifactorial que se desea cambiar.4. Estrategias: describen los cambios en la realidad que se establecen en el diagnóstico, acompañadas de las acciones consecuentes, cómo medimos que estamos logrando esta nueva realidad, quiénes son responsables y con qué recursos debe llevarse a cabo. La sugerencia es asegurar que en cada objetivo estratégico responda a:<ul style="list-style-type: none">• ¿Cuál es la situación actual que da origen al Planteamiento Estratégico?• ¿Cuál es el cambio que queremos ver en la realidad? (Impacto)• ¿Qué se requiere cambiar para lograr ese impacto? (Resultado)• ¿Cómo mediremos que estamos llegando al resultado? (Indicadores de impacto)• ¿Qué se necesita desarrollar para lograr esas metas? y ¿A quién le toca hacerlo? (Líneas de acción con responsables).• ¿Qué actividades se requiere organizar? ¿Quién es responsable? ¿Cuáles son los recursos que se necesitan para hacer dichas actividades? (Actividades y recursos).5. Metas de las estrategias: estas deberán ser concordantes con el diagnóstico, evidenciando el efecto que se identifica y el cambio esperado en la realidad.Se sugiere regionalizar: la situación actual de la movilidad es diferente en todo el estado, sin embargo, pueden concentrarse grupos que coincidan en avance, desarrollo institucional y visión de futuro.• Establecer mecanismos de implementación que determinen las rutas claras a seguir, los plazos de implementación, los responsables, corresponsables, recursos humanos, materiales y financieros estimados y sus fuentes.6. Monitoreo y evaluación del Programa, con un sistema claro de indicadores de impacto, resultado, proceso y seguimiento, así como los mecanismos bajo los cuales se evaluará, ajustará o modificará el Programa.	Institucional	Alta	<p>-.- Establecer estrategias enfocadas a la mejora y fomento de la infraestructura vial segura para una movilidad activa en el estado.</p> <p>-.- Determinar estrategias que impulsen como uno de los ejes principales de la moviidad, el transporte público colectivo.</p> <p>-.- Definir acciones que permitan la aplicación de los sistemas seguros evitando el fallecimiento en caso de un siniestro viales dentro de la carreteras o vialidades en zonas urbanas de Guanajuato.</p> <p>-.- Definir estrategias para atender el tema de distribución de la carga en las ciudades con vehiuclos pesados, los cuales generan problemas viales en la actualidad.</p> <p>-.- Establecer estrategias que permitan una movilidad integral entre los diferentes modos de transporte y lograr una movilidad sostenible.</p>	abr-24	sep-25	SICOM	Actualización del PEM, de manera integral.

Plan de Acción para atender Recomendaciones

Fecha de elaboración del documento: 19 de julio de 2024.
Nombre de la dependencia responsable: Secretaría de Infraestructura, Conectividad y Movilidad, SICOM.
Nombre de la intervención pública: Programa Estatal de Movilidad 2021-2024.
Tipo de evaluación: Diseño.
Año de aplicación de la evaluación: 2023.
Instancia evaluadora: Gisela Irene Méndez.

No.	Recomendación	Clasificación por tipo de actor involucrado	Nivel de prioridad de la recomendación	Actividades a realizar para atender la recomendación	Fecha de inicio de las actividades	Fecha de término de las actividades	Área responsable	Resultados esperados
5	<p>Ajuste de acciones.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">● 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.	Institucional	Alta	<p>-.- Integrar los conceptos de las recomendaciones, en los apartados que se vinculen a los fines de las mismas, respetando su naturaleza, en la actualización del PEM.</p>	abr-24	sep-25	SICOM	Reforzar el documento a través de la actualización de las estrategias y líneas de acción.
6	<p>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> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">● 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">o 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.o 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.o 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. <p>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>	Institucional	Alta	<p>-.- Establecer mesas de trabajo con Iplaneg, para definir los lineamientos a seguir en el monitoreo y evaluación del PEM</p>	abr-24	sep-25	SICOM	Establecer indicadores de medición del crecimiento y desarrollo de la movilidad en el Estado.
7	<p>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.	Intergubernamental	Alta	<p>-.- Establecer una visión de la movilidad como eje rector en el estado y lograr una política sectorial.</p> <p>-.- Analizar los alcances y necesidades de la estructura organizacional para lograr el crecimiento de la mejora de la movilidad sostenible.</p>	Sin fecha	Sin fecha	SICOM	Lograr una estructura organizacional robusta que permita atender una planeación de movilidad bajo una política sectorial.

Licdo. Juan Carlos Moreno Henestrosa
Subsecretario de Conectividad y Movilidad

Ing. Martha Carina Gutiérrez Méndez
Directora de Movilidad