



20. Movilidad

AUTOEVALUACIÓN, PERCEPCIÓN Y VALORACIÓN OBJETIVA

Diciembre 2012



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	3
MARCO JURÍDICO	5
ANTECEDENTES DE LOS PROCESOS DE EVALUACIÓN	7
METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN	8
AUTOEVALUACIÓN	9
EVALUACIÓN DE PERCEPCIÓN O VALORACIÓN SUBJETIVA.....	10
EVALUACIÓN O VALORACIÓN OBJETIVA	12
MATRIZ DE RESULTADOS.....	13
RECURSOS DE INVESTIGACIÓN	13
PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA.....	14
DETALLE DE RESULTADOS POR TIPO DE EVALUACIÓN	16
RESULTADOS DE LA AUTOEVALUACIÓN.....	16
RESULTADOS DE PERCEPCIÓN	23
RESULTADOS DE LA VALORACIÓN OBJETIVA.....	29
EVALUACIÓN AL DISEÑO	29
EVALUACIÓN DE LA PERTINENCIA.....	36
EVALUACIÓN DE LA INSTRUMENTACIÓN DEL PROGRAMA.....	37
ANÁLISIS DE RESULTADOS DEL PROGRAMA.....	47
MATRIZ DE RESULTADOS.....	54
CONCLUSIONES DEL PROGRAMA	62
DIRECTORIO DE PARTICIPANTES.....	65
ANEXOS.....	67

INTRODUCCIÓN

En el contexto actual, la generación de políticas públicas requiere de modo fundamental el proceso de evaluación. Esta tarea que inició de un modo procedimental, es ahora necesaria para que los gobiernos y sus sociedades produzcan los resultados esperados.

Según el glosario de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD), la evaluación es la: *“Apreciación sistemática y objetiva de un proyecto, programa o política en curso o concluido, de su diseño, su puesta en práctica y sus resultados. El objetivo es determinar la pertinencia y el logro de los objetivos, así como la eficiencia, la eficacia, el impacto y la sostenibilidad para el desarrollo. Una evaluación deberá proporcionar información creíble y útil, que permita incorporar las enseñanzas aprendidas en el proceso de toma de decisiones (...)”*¹.

El Gobierno del Estado de Jalisco, a través de la Secretaría de Planeación, trabaja en consolidar el recurso de la evaluación en todos sus planes, programas y proyectos. Para esto efectúa el ejercicio de valoración de resultados de los programas contenidos en el Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030 (PED 2030).

La presente evaluación corresponde al **Programa “Movilidad”**. Muestra los principales resultados, avances y retos del mismo, así como las principales líneas de acción y recomendaciones por parte del grupo consultor evaluador.

Este ejercicio se desarrolló durante el periodo de octubre a noviembre de 2012, en el que se analizó la información de 2007 a 2012 con el propósito de determinar los principales resultados del programa en la presente administración.

¹ Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), *Glosario de los principales términos sobre evaluación y gestión basada en resultados*. France: OECD PUBLICATIONS, 2002. ISBN 92-64-08527-0; p. 21.

El análisis evaluativo se enfocó en las tres perspectivas de evaluación establecidas en el Reglamento Interior de la Ley de Planeación, las cuales son:

1. **Autoevaluación o evaluación autorreferida:** Efectuada por las dependencias a través de talleres, en donde cada uno de los actores involucrados evaluó su actuar y los resultados de cada uno de los programas sectoriales.
2. **Percepción:** Aplicada semestralmente mediante encuestas de percepción ciudadana a través de una empresa consultora, para conocer la opinión sobre el actuar del gobierno respecto del cumplimiento del PED 2030.
3. **Evaluación o valoración objetiva.** Realizada por el equipo consultor, a través de un análisis documental y de campo, enfocada en cuatro dimensiones, que son:
 - ✓ **Diseño:** Analiza la estructura del programa, el proceso por el cual se formó, sus metas e indicadores así como la intervención de actores clave en el mismo.
 - ✓ **Pertinencia:** Evalúa qué tan adecuado es el programa respecto de las necesidades y prioridades vigentes.
 - ✓ **Instrumentación:** Examina qué tan eficaces y adecuadas son las estrategias establecidas para la ejecución del programa.
 - ✓ **Resultados:** Mide el grado de cumplimiento de las metas establecidas por cada uno de los objetivos del programa, así como el impacto que ha tenido en la sociedad.

Para cada punto se utilizaron formatos de evaluación, recopilación de información, encuestas, entrevistas y cruce de variables, que permitieran obtener los resultados previstos para el estudio, y una investigación cuantitativa y cualitativa en cada análisis.

Esta metodología de evaluación permitió medir hasta qué punto se alcanzaron los resultados proyectados a través de las tres perspectivas de valoración. En este sentido, se ofrece la oportunidad de poder reorientar los programas y proyectos para mejorar las posibilidades de cumplimiento a los objetivos establecidos y facilitar la actualización de los planes y programas del PED 2030.

MARCO JURÍDICO

El artículo 75 de la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios, establece que las etapas de control y evaluación consisten en el conjunto de actividades de verificación, medición, así como de detección y corrección de desviaciones o insuficiencias de carácter cualitativo y cuantitativo, tanto en la instrumentación como en la ejecución de los planes y programas, centrándose en los objetivos, metas y acciones correspondientes. Para cumplir con esta revisión el desarrollo se medirá con base en indicadores.

Etapas del Sistema de Evaluación y Seguimiento:

- I. La etapa de Seguimiento se refiere al monitoreo de la ejecución de obras y acciones. Comprende las tareas necesarias para lograr una oportuna detección y corrección de desviaciones e insuficiencias, tanto en la instrumentación como en la ejecución de las acciones, a fin de conseguir los objetivos establecidos y generar información cuantitativa de tipo correctivo en el corto plazo.
- II. En lo que respecta a la Evaluación, ésta toma en cuenta los resultados de la etapa anterior, coteja previsiones y resultados, así como los alcances e impacto de los programas, políticas y estrategias. Se centra en los objetivos y prioridades de cada nivel y su grado de cumplimiento en el corto, mediano y largo plazo.



En el Capítulo II del Reglamento Interior de la Ley de Planeación, artículos 93 y 94 referentes a los tipos de evaluación, se define que esta actividad deberá cubrir los siguientes aspectos:

Perspectivas de evaluación:

- 1) Autoevaluación o evaluación autorreferida:** Responde a la pregunta: *¿Cómo me veo?* Es una autovaloración del individuo o dependencia.

- 2) Percepción:** Responde al cuestionamiento: *¿Cómo me ven los demás?* Se utiliza para obtener la opinión y grado de satisfacción de los destinatarios de los productos y servicios evaluados.

- 3) Evaluación o valoración objetiva:** Da respuesta a la interrogante: *¿Cómo soy?* En general es externa al individuo, instancia o proceso evaluado.

Estos tres tipos de evaluación ayudan a identificar las áreas donde será necesario realizar estudios y cambios de fondo. También sitúan en dónde es difícil introducir la competencia, y dónde es particularmente difícil introducir los desafíos institucionales y políticos.²

²Gobierno de Jalisco, *Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030*, Jalisco: Dirección de Publicaciones, 2007. 1ª edición. ISBN: 968-832-577-5; pp. 317-325.

ANTECEDENTES DE LOS PROCESOS DE EVALUACIÓN

El interés por la evaluación de las acciones de los gobiernos creció en el marco de las reformas llamadas de segunda generación, durante la Cumbre de las Américas de 1998 celebrada en Santiago de Chile.

Entre éstas, están el crear mecanismos para la evaluación de la gestión, tanto de manera operativa en términos de impacto como en lo referente a la calidad de los productos y servicios. La herramienta fundamental de la valoración son los indicadores.

Dichas reformas responden a la particularidad de los países latinoamericanos. El avance en estos años es hacia la planeación estratégica, la descentralización y la eficiencia de los insumos invertidos, pero el sistema de seguimiento y evaluación ha sido el que más complicaciones presenta.³

Fue a principios de los años noventa cuando en México se empezó a identificar la necesidad de un sistema de seguimiento y evaluación y a finales de la misma década fue cuando se incorporó un sistema de medición al Plan Nacional de Desarrollo 1994-2000, y a partir del año 2000 fue cuando de manera formal se formó un sistema de valoración para la planeación y el actuar nacional.

Durante la administración 2001-2007 se empezó a mostrar interés en crear un proceso sistemático que evaluara la eficiencia y resultados de los planes y proyectos del gobierno de Jalisco. Y fue hasta el periodo 2007-2012 cuando se creó formalmente y consolidó el Sistema de Evaluación y Seguimiento en el PED 2030.⁴

³Juan Cristóbal Bonneffoy y Marianela Armijo, *Indicadores de desempeño en el sector público*. Chile: CEPAL, 2005; p. 10 [Consulta septiembre 2012]

⁴Gobierno de Jalisco. *Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030*. Jalisco: Dirección de Publicaciones, 2007. ISBN: 968-832-577-5; pp. 317-325.

METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN

De acuerdo a los antecedentes de valoración, al sistema de evaluación y seguimiento establecido en el PED 2030 y con fundamento en el Reglamento de la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios, se derivó la Propuesta de Evaluación de Resultados de los Instrumentos de Planeación desde las tres perspectivas.

Dicha propuesta tuvo la finalidad de facilitar la evaluación de resultados para evidenciar los avances, logros y retos. Al facilitar información estratégica para la toma de decisiones en los planes y programas se generan acciones correctivas que permitan alcanzar los objetivos e impactos previstos.

La presente evaluación tiene como objetivo obtener, a través de un análisis cuantitativo y cualitativo además de la investigación documental, información detallada que permita conocer y explicar el avance y cumplimiento de las metas establecidas así como la eficacia de las estrategias planteadas.

AUTOEVALUACIÓN

En este esquema, la autoevaluación o evaluación autorreferida es el proceso por el que una institución analiza sus programas y servicios, determina el grado en que ha alcanzado sus propósitos institucionales y en qué medida la institución satisface las necesidades ciudadanas a través del cumplimiento de sus atribuciones y propósitos gubernamentales. La finalidad principal es que la dependencia realice un ejercicio de reflexión sobre el trabajo realizado, a través de un cuestionario y/o taller que permita obtener información al respecto.

Para la autoevaluación del programa sectorial se aplicó un cuestionario a través de Internet a los titulares de las dependencias relacionadas con el mismo, el cual contenía preguntas clave que permitieron obtener datos de la percepción interna de los que implementan las estrategias, las buenas prácticas o casos de éxito del programa y qué consideran debería continuar en futuras administraciones. También se identificaron los principales problemas y/u obstáculos a los que se enfrentaron de manera exitosa, además de una serie de observaciones y recomendaciones que consideraron pertinente señalar.

EVALUACIÓN DE PERCEPCIÓN O VALORACIÓN SUBJETIVA

Para esta evaluación se contrató una casa encuestadora externa al gobierno estatal que facilitara la medición a la pregunta: *¿Cómo me ven los demás?* Se buscó medir la opinión y grado de satisfacción de los destinatarios de los productos y servicios ofrecidos por el programa.

La importancia de la valoración subjetiva radica en la comprensión de la percepción ciudadana respecto a sus autoridades y acciones (programas y planes, en este caso); así como en la medición indirecta de la calidad de los canales de comunicación que tiene el gobierno para transmitir y hacer llegar toda la información de sus logros y retos a la sociedad.

Desde 2007 la casa encuestadora efectuó una evaluación de la percepción ciudadana, con el objetivo de conocer cómo percibe el ciudadano jalisciense el avance y cumplimiento del PED 2030 y sus 22 programas sectoriales. Ésta evaluación se realizó cada semestre (junio y diciembre). Se aplicaron entre 2,300 y 3,400 encuestas en el estado de Jalisco, con un nivel de confianza que brindó elementos concretos sobre la apreciación de los ciudadanos en el cumplimiento de los 22 programas establecidos en el PED 2030.

La metodología del estudio fue cara a cara, en viviendas, a ciudadanos mayores de 18 años con residencia mayor a 3 años en el municipio. La última Encuesta de Percepción Ciudadana del Cumplimiento del PED 2030 tuvo como periodo de ejecución del 14 de mayo al 7 de junio de 2012, con selección aleatoria sistemática de vivienda y reemplazo estadístico en caso de ausencia de la persona a entrevistar.

El muestreo fue de tipo probabilístico y con base en la representación poblacional, con un total de 3,400 encuestas, 600 en la ZMG y 260 en cada una de las 12 regiones del estado. Los 125 municipios participaron como puntos de levantamiento.



Se utilizaron también cuotas de corrección muestral de acuerdo a la población, manteniendo mínimos de representatividad en cada municipio del estado. El 17.65% de las entrevistas se realizaron en la ZMG y el 82.35% en el resto de los municipios.

El nivel de confianza en general fue de 95.46% (95.46% para la ZMG y 90.22% para las regiones) y el margen error de +/- 2.86% (+/-4% para la ZMG y +/-5% para las regiones).⁵

⁵Fuente: Secretaría de Planeación. *Encuesta de percepción del PED 2030 (Junio 2012)*, Jalisco: Gobierno de Jalisco. 2012. [Consulta septiembre 2012]

EVALUACIÓN O VALORACIÓN OBJETIVA

Para realizar este tipo de evaluación se hace un análisis documental en el que se analizan datos duros obtenidos de los indicadores reportados en el Tablero de Indicadores (Tablin)⁶. Para su realización se identificaron cuatro dimensiones a valorar: Diseño, Pertenencia, Instrumentación y Resultados.

Cada dimensión fue evaluada con preguntas relacionadas al tema, donde cada respuesta fue sustentada por el evaluador con evidencias o análisis documental⁷.

1. **Diseño:** Consiste en analizar la estructura del plan o programa evaluado.
2. **Pertenencia:** Se refiere a qué tan adecuado es el plan o programa evaluado, respecto de las necesidades y prioridades vigentes al momento de la evaluación.
3. **Instrumentación:** Determinar qué tan eficaces y adecuados fueron las estrategias establecidas para la ejecución del plan o programa.
4. **Resultados:** Mide el grado de cumplimiento de las metas establecidas por cada uno de los planes y programas con base en los indicadores.

Estas dimensiones son establecidas en un formato de evaluación con preguntas clave, cuyas respuestas son evidenciadas.

⁶Vide. Secretaría de Planeación. Tablero de Indicadores (Tablin) Septiembre de 2012. Jalisco: Gobierno de Jalisco. (<http://seplan.app.jalisco.gob.mx/indicadores>).

⁷ Vide. Anexos. Las dimensiones de análisis detalladas se encuentran contenidas en los anexos del presente documento.

MATRIZ DE RESULTADOS

En este apartado se integran los principales resultados obtenidos con la evaluación. Detalla las fortalezas, retos y recomendaciones del programa.

RECURSOS DE INVESTIGACIÓN

Investigación documental: Recopilación y análisis de línea base y resultados, con el fin de evaluar los avances y/o retrocesos en el **Programa de Movilidad**.

Se recopiló, investigó y analizó la información disponible sobre cada una de las cuatro categorías y los indicadores estratégicos y tácticos, así como de los Programas Operativos Anuales.

Investigación cualitativa: Se realizaron entrevistas directas con funcionarios encargados de cada programa, con el fin de obtener la siguiente información:

- Análisis del avance o retroceso en el cumplimiento de objetivos y estrategias del programa, medido a través de indicadores cualitativos.
- Análisis causal de los avances o incumplimientos del programa. Conclusiones del programa (qué se debe seguir realizando y qué no).

Técnica de investigación: Entrevistas a profundidad sin estructura y orden formal para recabar información y subinformación de los sujetos de estudio.

Sujeto de estudio: Personal directivo encargado de cada uno de los programas sectoriales y especiales.

Racional de campo: Se realizaron entrevistas a profundidad a los directivos de cada uno de los programas evaluados.

PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA

El **Programa de Movilidad**, se desprende de una serie de estrategias que el PED 2030 señala, y que tiene como objetivo mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.

El programa fue actualizado en 2011 y se utilizó la metodología propuesta por la Secretaría de Planeación (SEPLAN) que contempla: un marco normativo y metodológico, diagnóstico del sector, Síntesis de la problemática y áreas de oportunidad; objetivos específicos, indicadores y metas, para finalizar con una cartera de proyectos estratégicos.

Su objetivo general es “Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas”. Para el logro de éste, se evaluaron las siguientes estrategias contenidas en el PED 2030:

1. **P2O6E1)** *La articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.*
2. **P2O6E2)** *La generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.*

3. **P206E3)** *La modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señalética de las ciudades medias y centros metropolitanos del Estado.*

Así mismo, con el cumplimiento de las anteriores estrategias, se espera contribuir a **“Lograr el desarrollo integral de los jaliscienses para vivir en un ambiente digno y estimulante a través del fortalecimiento del capital humano y el incremento del patrimonio natural, cultural y social.”** (Propósito de eje de Desarrollo Social del PED 2030)⁸.

⁸ Ver en: PED 2030. Pág. 361[Consulta septiembre 2012]

DETALLE DE RESULTADOS POR TIPO DE EVALUACIÓN

RESULTADOS DE LA AUTOEVALUACIÓN

Dentro del proceso de evaluación, se realizó un ejercicio de auto-reflexión sobre el trabajo realizado en la operación del programa. A través de Internet se aplicó un cuestionario a los titulares y colaboradores de las dependencias relacionadas con el programa con preguntas, palabras o frases clave, tales como: buenas prácticas, principales problemas, observaciones y recomendaciones pertinentes para la operación futura.

En el caso del **Programa de Movilidad**, se aplicaron 58 encuestas en el Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público en el Estado de Jalisco, Sistema Tren Eléctrico, Instituto de Transparencia e Información Pública del Estado de Jalisco, La Secretaría de Desarrollo Humano y la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, obteniendo los siguientes resultados:

La calificación promedio que se otorgó al programa fue regular (6.51), en una escala de 1 a 10, donde 10 es la calificación más alta.

Calificación otorgada a las estrategias del programa

Estrategia	Calificación
P2O6E1) La articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.	6.21
P2O6E2) La generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.	6.17
P2O6E3) La modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señalética de las ciudades medias y centros metropolitanos del estado.	7.14
Calificación promedio	6.51

Específicamente, resultó mejor calificada la estrategia siguiente:

P2O6E3 La modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señalética de las ciudades.

Mientras la estrategia (**P206E2**), La generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa, recibió la calificación más baja.

Como segundo punto del ejercicio se identificaron las experiencias más significativas y exitosas realizadas a favor del cumplimiento de las estrategias consignadas en el programa, resultando lo siguiente:

Acciones realizadas para el logro de las estrategias.

P2O6E1) Para articular la innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.

- Se generó el Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada transporte alternativo.
- Se implementó el sistema de transporte masivo BRT, Así como la construcción de pasos elevados y deprimidos para mejorar la movilidad de los habitantes de la zona metropolitana de Guadalajara.
- Se implementó el sistema de transporte público nocturno Búho en la ZMG y en Puerto Vallarta
- Se regularizó el sistema de Transporte público en Ciudad Guzmán.
- Se puso en marcha el sistema de transporte público masivo Macrobús la inclusión de unidades híbridas (ayudo en forma significativa a la reducción de emisiones de CO2)
- Se desarrolló una red intermodal de transporte público intermunicipal. Impulso al desarrollo de la figura de ruta-empresa. Planeación y construcción de vías exclusivas para medios de transporte no-motorizados.
- Se creó La creación de una red de trenes eléctricos en la zona metropolitana de Guadalajara con sistema de peaje intermodal y la conexión con municipios aledaños con sistemas no contaminantes.

P2O6E2) Para generar una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.

- Se logró la incorporación de la educación vial a los planes de estudio de las primarias, para reforzar medidas de seguridad vial.
- Se elaboró el plan de movilidad no-motorizada, y la construcción de corredores de ciclo rutas articulados con el transporte público masivo. El impulso a la estrategia de reglamentación y apoyo a los ciclistas y peatones a fin de crear condiciones de mayor seguridad para su actividad.

Además de las acciones exitosas y significativas en la operación, las personas entrevistadas definieron los problemas más recurrentes en base a su experiencia.

Problemas relevantes identificados en la operación del programa

- La carencia de un sistema de transporte, la interconexión queda incompleta por falta de una red más amplia de corredores BRT y más líneas de tren ligero, además de anclarlo con red de ciclovías.
- Aproximadamente el 95% de los vehículos que circulan realizan el 50% de los traslados requeridos por la población y con solo el 5% del transporte público se realiza el otro 50% (no incluye traslados a pie, bicicletas, taxis, etc.).
- La gente no deja el vehículo particular por las deficiencias del transporte público.
- No existen reglas claras que regulen a los concesionarios del transporte público.
- Estacionamientos en las principales líneas del tren y macro bus, para que los usuarios dejen sus vehículos seguros y utilicen estos medios.
- El establecimiento de zonas habitacionales en las periferias de la ciudad sin contemplar las vías de acceso y salida que al final solo se ven saturadas por falta de transporte público y por el uso de vehículos con un solo pasajero.
- Caminos en mal estado, no hay un programa que permita y obligue a los municipios pavimentar las calles por donde circula el transporte público, con ello genera desgastes y daños a las unidades.

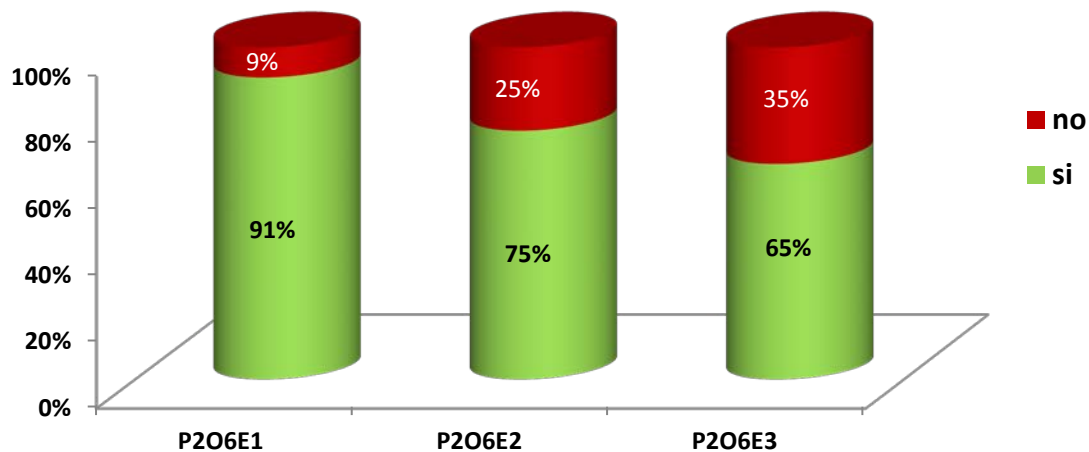
Nota. Los problemas identificados no obedecen a un orden de prioridad específica.

Para conocer la opinión sobre las estrategias actuales y su utilidad en el futuro, se les preguntó a los entrevistados sobre qué estrategias consideran que deben seguir implementándose en la próxima administración.

Observaciones y recomendaciones pertinentes para la operación futura del programa

En opinión de la mayoría de los entrevistados, las tres estrategias del programa se deben seguir implementando en la próxima administración.

Gráfica 1 Opinión sobre que estrategias deben seguir implementándose en la próxima administración



Fuente: Autoevaluación del Programa de Movilidad. Respuesta a la pregunta. Con base en su experiencia, ¿Qué estrategias se deben seguir implementando en la próxima administración?

Finalmente se propusieron estrategias pertinentes a futuro para el logro de los objetivos, destacando las siguientes:

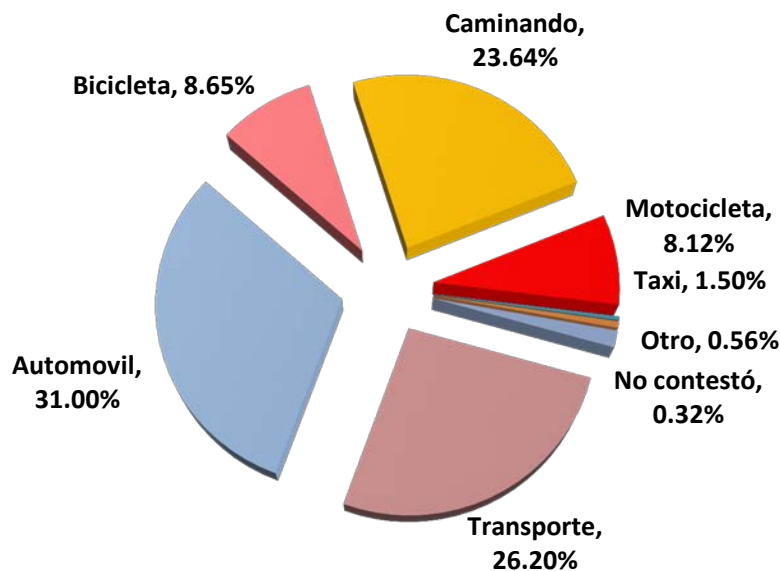
Estrategias propuestas

- Que el personal que toma decisiones sepan realmente de movilidad, de ciudades para la gente.
- Continuidad al servicio de Búho Nocturno en GDL y Puerto Vallarta.
- La migración del sistema Hombre-Camión al Sistema Ruta-Empresa
- Establecimiento de un solo medio de pago electrónico que permita la intermodalidad y la aplicación de descuentos al usuario del transporte público y que pueda usarse para la utilización de otros medios de transporte, como la renta de bicicletas.
- Establecer un reglamento y marco jurídico que permita al gobierno tomar las acciones que correspondan y en caso de reincidencia, retirar la concesión para otorgar a otra persona que sea de su interés ofrecer el servicio a la ciudadanía.
- Actualizar las rutas del parque vehicular de origen- destino de acuerdo a la ubicación poblacional.
- Seguir impulsando la utilización de la bicicleta como medio de transporte, creando más ciclo-vías
- Construir más líneas de servicio de transporte masivo, como el tren ligero.

RESULTADOS DE PERCEPCIÓN

De acuerdo a los resultados obtenidos en la última Encuesta de Percepción Ciudadana sobre el cumplimiento de los objetivos del PED 2030, la cual realizó la empresa TAG, misma en que se aplicaron 3,400 encuestas del 14 de mayo al 7 de junio, a ciudadanos mayores de 18 años en los 125 municipios del estado⁹, se encontró el automóvil es el principal medio de transporte utilizado por la población, ya que tres de cada diez personas en el estado lo usan para trasladarse; el segundo medio en importancia es el transporte urbano.

Gráfica 2. Medio de transporte utilizado normalmente para trasladarse



Fuente: Encuesta de percepción PED 2030, junio 2012. Respuesta a la pregunta: Normalmente, ¿Cuál es su medio de transporte?

⁹ Ver: Encuesta de percepción del PED Jalisco 2030, junio 2012 [Consulta octubre 2012]

Se encontró que poco más de la mitad de las personas entrevistadas, perciben que las condiciones de las vialidades, las calles y la señalización son buenas o muy buenas, mientras que la opinión sobre el transporte público en la localidad se encuentra dividida.

Tabla 1. Calificación de vialidades, estado de las calles, señalización, etc. y el sistema de transporte público en cada localidad

Calificación.	Vialidades, tráfico, estado de las calles, señalización, etc.	Transporte público de su localidad
Muy buena	2.06%	1.80%
Buena	51.84%	46.69%
Mala	35.27%	34.94%
Muy mala	9.30%	13.13%
No contesto	1.53%	3.44%

Fuente: Encuesta de percepción PED 2030, junio 2012

Respecto al tránsito percibido en las localidades o municipios del Estado. La Zona Metropolitana, Costa Norte y Ciénega perciben los niveles altos o muy altos. El resto de las regiones consideran tener poco tránsito.

Tabla 2. Opinión sobre el tránsito por localidad o municipio

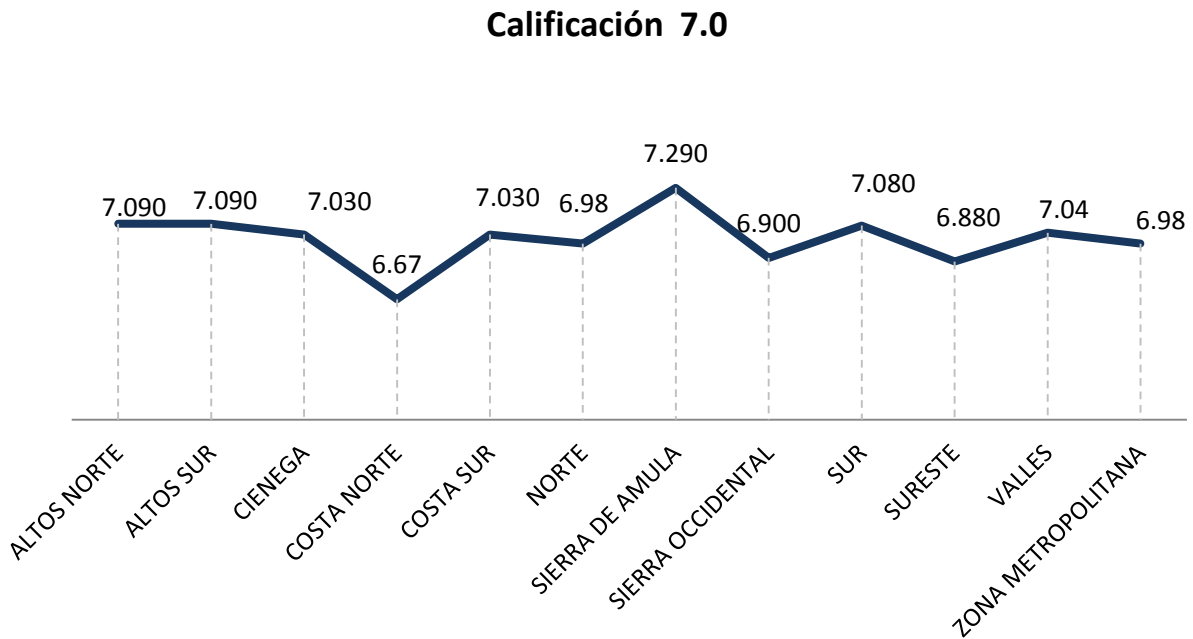
	Altos Norte	Altos Sur	Ciénega	Costa Norte	Costa Sur	Norte
Muy Alto	2%	2%	4%	8%	3%	4%
Alto	45%	36%	55%	52%	43%	30%
Bajo	48%	51%	39%	32%	47%	52%
Muy bajo/nulo	3%	11%	2%	6%	5%	15%
No contestó	1%	0%	0%	2%	1%	0%

	Sierra De Amula	Sierra Occidental	Sur	Sureste	Valles	Zona Metropolitana
Muy alto	6%	3%	7%	8%	7%	13%
Alto	32%	36%	42%	33%	42%	59%
Bajo	54%	53%	46%	50%	47%	25%
Muy bajo/nulo	7%	6%	5%	7%	4%	2%
No contestó	1%	0%	0%	2%	0%	0%

Fuente: Encuesta de percepción PED 2030, junio 2012. Respuesta a la pregunta: ¿Cómo considera usted el tránsito en su localidad o municipio?

La calificación promedio que se le otorga al Gobierno del Estado de Jalisco por facilitar la movilidad en las diferentes regiones es bajo¹⁰ (7.0), esta calificación es prácticamente la misma en todas las regiones.

Gráfica 3. Calificación que se otorga al Gobierno para facilitar la movilidad

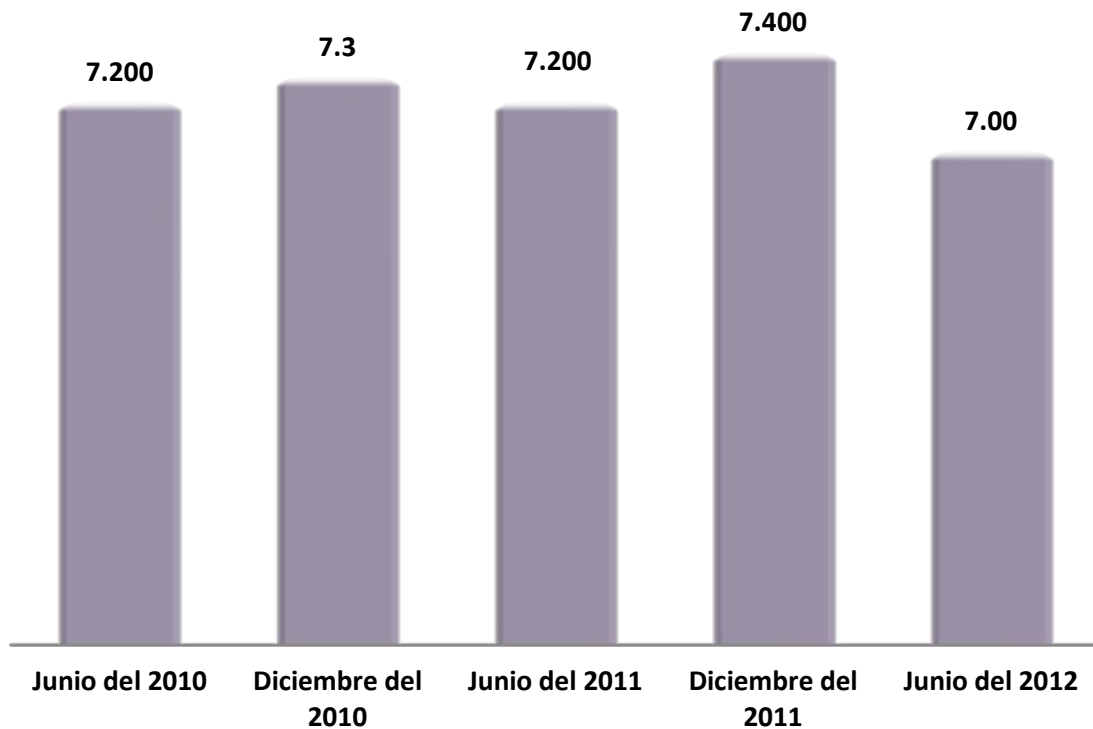


Fuente: Encuesta de percepción PED 2030, junio 2012. Respuesta a la pregunta:
En una escala del 5 al 10 ¿Qué calificación le otorga al Gobierno del Estado para facilitar la movilidad?

¹⁰ En una escala de 1 a 10, para la presente evaluación se consideró una calificación baja (entre 1.0 y 7.4), regular (entre 7.5 y 8.4) y buena (entre 8.5 y 10.0)

La evolución de la calificación al Gobierno del Estado por facilitar la movilidad en el Estado, se ha mantenido en niveles similares desde junio de 2010, no obstante el valor más bajo se presentó en la última encuesta (jun. 2012)

Gráfica 4. Evolución de la calificación al Gobierno del Estado para facilitar la movilidad



Fuente: Encuesta de percepción PED 2030, junio 2012

Resumen de hallazgos de la encuesta realizada.

1. Tres de cada diez entrevistados en las diferentes regiones utilizan como medio de transporte el automóvil, mientras que el 26% utiliza el transporte público.
2. La percepción sobre tránsito en las regiones se percibe como bajo, a excepción de la Zona Metropolitana de Guadalajara, Ciénega y Costa Norte
3. El Programa de Movilidad obtuvo una evaluación baja entre la ciudadanía, observándose una caída en la percepción en la última evaluación de junio del 2012.

RESULTADOS DE LA VALORACIÓN OBJETIVA

EVALUACIÓN AL DISEÑO

Proceso de Planeación del programa

En el diseño del **Programa de Movilidad** existió un proceso que partió de evaluaciones previas (evaluaciones al anterior programa, en el 2007), y a la consulta ciudadana realizada en 2010. A partir de ambos, el diagnóstico del sector se tradujo en estrategias que aportan al cumplimiento de los objetivos del programa y al objetivo general del mismo¹¹.

En dicho proceso, se demuestra que se utilizaron mecanismos de participación ciudadana mediante la consulta pública en el 2010¹², y la participación de una comisión intersectorial y diversos actores técnicos y sociales que conforman el Comité de Planeación para el Desarrollo (COPLADE). Sin embargo, no se aprecia qué tan directa fue su participación en el proceso, dejando poca evidencia de la incidencia real de actores externos al gobierno en el diseño del programa.

¹¹Ver en: Programa de Movilidad. Pag.36 [Consulta octubre 2012]

¹² *Ibid.* Pag.74

Para el caso de las actualizaciones periódicas, cabe mencionar que, en el 2011 se actualizó el programa que anteriormente fue diseñado en el 2007, y hasta 2012, se publicaron las nuevas versiones. Siendo que el marco legal para las actualizaciones periódicas dice que: *“El Plan Estatal de Desarrollo y los programas que de él se deriven, deberán de ser evaluados y, en su caso, actualizados o sustituidos en el segundo semestre del tercer año de la gestión administrativa.”*¹³.

En lo anterior, si bien es destacable la actualización del programa acorde a las variaciones del entorno, se evidencia un desfase de tiempos que la ley regula y que ello conlleva a que las acciones derivadas de las dependencias encargadas no estén completamente coordinadas ni alineadas a las estrategias que el programa señala.

¹³Ver Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios establece en su Artículo 35 en: <http://programas.jalisco.gob.mx/leyes>[Consulta septiembre 2012]

Diseño estructural del Programa

El programa contempla un objetivo general y tres objetivos específicos. Cada objetivo específico se traduce en un subprograma. Es notable que cada objetivo corresponda directamente a los resultados que se pretenden alcanzar:

Tabla 3. Estructura estratégica del Programa Sectorial de Movilidad¹⁴

Objetivo General	Objetivo Específico	Subprograma
P2O6. Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.	<i>La articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.</i>	20.1. Sistemas de movilidad y transporte públicos.
	<i>La generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.</i>	20.2. Cultura vial y de uso de transportes alternativos.
	<i>La modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señalética de las ciudades medias y centros metropolitanos del Estado.</i>	20.3. Señalización, semaforización y vigilancia viales.

Adicionalmente, en el programa se establece claramente una relación lógica con objetivos de otros Programas Sectoriales y con las estrategias del PED 2030.

¹⁴ Fuente: elaboración propia con información del Programa de Movilidad .Pág. 81 [Consulta septiembre 2012]

Tabla 4. Relación lógica de objetivos del programa con el PED 2030¹⁵

PED 2030		Programas y Subprogramas		
Objetivo	Estrategias	Objetivo General	Subprograma	Objetivo Específico
P2O6. Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas	P2O6E1. La articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.	P2O6. Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.	20.1 Sistemas de movilidad y transporte públicos.	Hacer más eficiente los sistemas de movilidad y el transporte público.
	P2O6E2. La generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.		20.2. Cultura vial y de uso de transportes alternativos.	Mejorar la cultura vial e incrementar el uso de transportes alternativos.

¹⁵ Fuente: Información extraída del Programa de Movilidad. Pag.82.[Consulta septiembre 2012]

PED 2030		Programas y Subprogramas		
Objetivo	Estrategias	Objetivo General	Subprograma	Objetivo Específico
	P2O6E3. La modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señalética de las ciudades medias y centros metropolitanos del Estado.		20.3. Señalización, semaforización y vigilancia viales.	Incrementar y mejorar la calidad de la señalización, semaforización y la vigilancia vial.

Relación lógica de los objetivos del programa con otros programas sectoriales

Este programa no tiene relación con otros Programas Sectoriales.

Para medir los resultados, se diseñaron indicadores, tanto estratégicos como tácticos, mismos que se a continuación se presentan.

Tabla 5. Indicadores por objetivo específico (estrategias) del Programa Sectorial de Movilidad¹⁶.

Objetivo General	Indicador Estratégico ¹⁷	Objetivo Específico	Indicadores Tácticos ¹⁸
Objetivo P2O6. Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.	Velocidad promedio de desplazamiento (Km/h).	La articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.	2.6.1. Automóviles afinados (verificación vehicular).
		La generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.	2.6.2. Porcentaje de la población que opta por transportes alternativos.

¹⁶ Fuente: elaboración propia con información del PED 2030 .Pág. 371[Consulta septiembre 2012]

¹⁷ Un indicador estratégico mide el cumplimiento del objetivo estratégico.

¹⁸ Un indicador táctico mide el cumplimiento de la estrategia.

Objetivo General	Indicador Estratégico ¹⁷	Objetivo Específico	Indicadores Tácticos ¹⁸
		<p>P2O6E3. La modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señalética de las ciudades medias y centros metropolitanos del Estado.</p>	<p>Estudios y dictámenes elaborados para la modificación y adecuación de la infraestructura vial.</p>

EVALUACIÓN DE LA PERTINENCIA

Diagnostico y justificación técnica del programa

El **Programa de Movilidad**, contiene un apartado especial donde se desarrolló el diagnostico del mismo cubriendo 4 principales rubros:

1. La movilidad en sus distintos contextos.
2. Situación actual de movilidad y transporte.
3. Opciones de transporte colectivo.
4. Accidentes viales¹⁹

El diagnóstico de este programa tiene una estructura adecuada. En cada rubro se describe la situación que guarda la movilidad en el Estado de Jalisco. Sin embargo, se observan diferencias en contenido con el PED 2030²⁰, donde se presenta la información de la siguiente manera:

- a) Congestionamientos viales
- b) Sistema de Transporte Público Urbano
- c) Impacto al medio ambiente, salud y disminución de la calidad de vida
- d) Reordenamiento de rutas y vialidades
- e) Situación actual
- f) Sistema Macrobús

¹⁹ Fuente Programa de Movilidad. Pag.36 [Consulta octubre 2012]

²⁰ Fuente: PED 2030. Pág. 338 [Consulta septiembre 2012]

EVALUACIÓN DE LA INSTRUMENTACIÓN DEL *PROGRAMA*

Es un instrumento que permite que los lineamientos de planeación y programación del desarrollo a mediano y largo plazo, se conviertan en objetivos, acciones y metas concretas de corto plazo (un año)²¹.

Las dependencias del ejecutivo son las que proponen y diseñan su Programa Operativo Anual (POA) con la asesoría, metodología y lineamientos de la Secretaría de Planeación y Finanzas. En su revisión hubo algunos hallazgos que es importante mencionar:

1. No se encuentra evidencia de que las evaluaciones del POA, incidan directamente en la planeación de éstos los años consecuentes.
2. Se observa que las metas son establecidas arbitrariamente por las dependencias, pues no se advierte una metodología formal para su establecimiento.
3. El recurso financiero se establece a criterio único de la dependencia y su unidad financiera, con base a los criterios técnicos del costo y beneficio.

²¹Fuente: *Elaboración propia con datos proporcionados por la Secretaría de Planeación Jalisco.*

Este programa se operó a través de 24 proyectos en el periodo 2008-2011. La mayoría de éstos los coordina la Secretaría de Vialidad y Transporte y en la investigación documental no se identificó a los encargados de la operación de los programas.²²

Se tiene un banco de proyectos que se presenta a continuación

Tabla 6. Banco de proyectos. Programa Sectorial de Movilidad

Subprograma	Nombre	Año de operación
Cultura vial y de uso de transportes alternativos.	Atención, información y servicio a la ciudadanía.	2009-2010
	Impulsar acciones transversales de transparencia, calidad y consistencia en las políticas públicas, así como coordinar proyectos especiales entre diversas instancias de gobierno.	2009
	Operación del transporte público tradicional.	2009
	Seguridad en la utilización de las vialidades, por peatones y conductores.	2009-2011
	Vialidad segura en las delegaciones foráneas.	2010
	Vialidad segura y aplicación de las normas de vialidad.	2009-2010
Señalización, semaforización y vigilancia viales.	Infraestructura y equipamiento vial efectivo.	2010-2011
	Vialidad segura en las delegaciones foráneas.	2011
	Vialidad segura y aplicación de las normas de vialidad.	2011
Sistemas de movilidad y transporte públicos.	Atención, información y servicio a la ciudadanía.	2011
	Cumplimiento de la normatividad en acciones de la Secretaría de vialidad y transporte.	2009-2011
	Estudios de Movilidad y Transporte.	2010-2011

²² La Secretaría de Planeación informa al ciudadano de los proyectos contenidos en el programa a través del panel ciudadano. Ahí se pueden conocer de manera general las características de cada proyecto. No se informa especificaciones técnicas.

Subprograma	Nombre	Año de operación
	Infraestructura y equipamiento vial efectivo.	2009
	Macrobus.	2009
	Modelos multimodales de desplazamientos.	2009
	Movilidad 2010.	2010
	Movilidad 2011.	2011
	Prestación del servicio de transporte público mejorado.	2009-2011
	Prevención y promoción para una mejor salud.	2009
	Programa de Movilidad Metropolitana – BRT.	2009
	Recursos suministrados en la Secretaría de Vialidad y Transporte.	2009-2011
	Recursos suministrados en la Secretaría de Vialidad y Transporte.	2010-2011
	Registro Oficial de permisos, concesiones, vehículos, lista de sucesión y conductores. ²³	2009-2011
	Vialidad segura en el interior del Estado.	2009

²³ Los proyectos identificados con letra negrita son aquellos que se operaron del año 2009 al 2011

Presupuesto del programa

Cada año se asignan recursos financieros a través de los Programas Operativos Anuales (POA's), y cada uno está alineado con un subprograma y por ende a un Programa Sectorial²⁴.

Para el caso del **Programa Sectorial de Movilidad**, la asignación presupuestal y ejercida a través de su POA es la siguiente²⁵:

Tabla 7. Presupuestos históricos del programa

Presupuesto	2009	2010	2011
Asignado	\$981,325,947.0	\$776,963,124.0	\$856,326,850.0
Ejercido	\$739,100,218.8	\$738,944,808.4	\$823,440,632.2

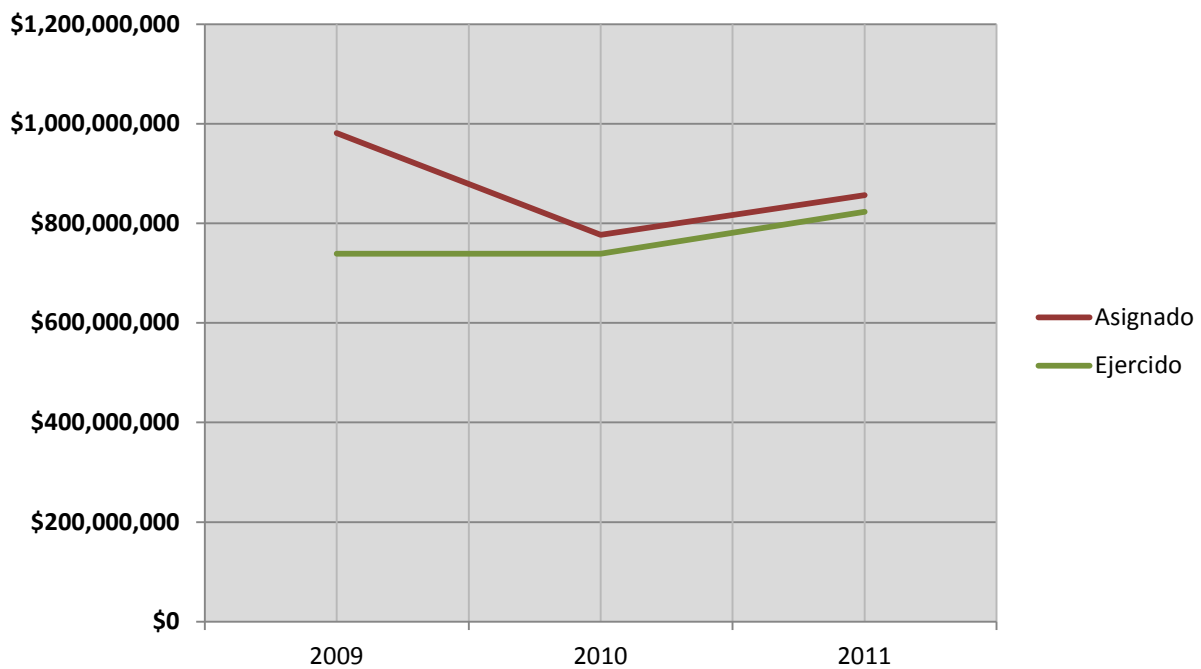
En 2010, el presupuesto asignado presentó un decrecimiento de 21% y el presupuesto ejercido se mantuvo igual. En 2011, ambos presupuestos crecieron en un 10% y 11%, respectivamente.

²⁴ Sin embargo, no está establecido un proceso formal de cómo se alinean los POAS con los subprogramas.

²⁵ La información presupuestaria proviene de la que la Secretaría de Finanzas publica en su tablero virtual de información, en <https://gobiernoenlinea1.jalisco.gob.mx/presupuesto/Presupuesto>

En el periodo de análisis, los presupuestos ejercidos de cada año fueron inferiores a los asignados. En el 2009, el presupuesto ejercido representó el 75%; en el 2010 el 95% y en el 2011 el 96%.

Gráfica 5. Tendencia histórica en los presupuestos del programa



Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Planeación. Al cierre de 2011.

A nivel particular, un proyecto del programa representa el 46% de la inversión total en el periodo 2009-2011.

Tabla 8. Tendencia en la aplicación de los recursos del programa.

Número	Proyecto (objetivo específico)	Inversión 2009- 2011 (pesos) ²⁶	Porcentaje de inversión total
1	Vialidad segura y aplicación de las normas de vialidad.	\$1,063,013,844	46%
	Total proyectos de mayor inversión.	\$1,063,013,844	46%

La investigación documental arroja los siguientes resultados del proyecto operado.

1. Vialidad segura y aplicación de las normas de vialidad.

El objetivo del proyecto es brindar una mayor seguridad vial a través de la vigilancia con servicios ordinarios (tramos carreteros de mayor afluencia vehicular, escuelas, cruces conflictivos, eventos religiosos, sociales, políticos). Así como propiciar el cumplimiento de la Ley y Reglamento de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte en el interior del Estado.

²⁶ Ver en: *Proyectos Estatales 2012 Jalisco*. <http://seplan.app.jalisco.gob.mx/proyectos>. [Consulta 21 Nov. 2012]

Entre los datos reportados por la Secretaría de Planeación en el Tablero de Proyectos y la Secretaría de Finanzas sobre los montos asignados y ejercidos del programa existe discrepancia, tal como se puede observar en la siguiente tabla:

Tabla 9. Discrepancias presupuestales SEPLAN²⁷/SEFIN²⁸.

Presupuesto	Fuente	2009	2010	2011	Subtotal (2009-2011)
Asignado	SEPLAN	\$614,860,485.0	\$775,850,025.0	\$804,979,920.0	\$2,195,690,430.0
	SEFIN	\$981,325,947.0	\$776,963,124.0	\$856,326,850.0	\$2,614,615,921.0
Ejercido	SEPLAN	\$571,864,379.0	\$738,944,810.0	\$823,440,632.0	\$2,134,249,821.0
	SEFIN	\$739,100,218.8	\$738,944,808.4	\$823,440,632.2	\$2,301,485,659.4

La Secretaría de Vialidad y Transporte, que es la dependencia responsable del **Programa de Movilidad**, no genera sus propios reportes de operación.²⁹

Según la investigación documental realizada, no existe un marco jurídico que norme la asignación de recursos del programa para su funcionamiento. A pesar de que existe una mención de la presupuestación y aplicación de recursos públicos en una fase de la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios según el PED 2030 en su página 22, la relación que tiene la asignación de recursos para los programas sectoriales no se muestra de manera clara en el marco jurídico.

²⁷ Ver en Secretaría de Planeación. Panel Ciudadano. [Tablero de proyectos estatales POA'S](#) [Actualización al 30 de septiembre 2012]

²⁸ Ver en Gobierno en Línea. Secretaría de Finanzas <https://gobiernoenlinea1.jalisco.gob.mx/presupuesto/Presupuesto>

²⁹ Ver en: Secretaría de Vialidad y Transporte [Consulta 30 de septiembre 2012]

Rendición de cuentas y transparencia

Se determinó, gracias a la investigación realizada, que existen mecanismos adecuados para la rendición de cuentas de la operación del programa; sin embargo, se identificaron proyectos en los que no se informa claramente a los ciudadanos, sobre variaciones entre el presupuesto inicialmente asignado y el ejercido, y que generalmente resulta ser mayor. Por lo tanto, se recomienda una revisión al tema de transparencia.

Para conocer los detalles de inversión y avance presupuestal de los proyectos operados en el programa, la Secretaría de Planeación del Estado de Jalisco cuenta con un panel ciudadano³⁰ (Table), donde es posible consultar una ficha de detalles del proyecto que contiene datos como: Descripción del proyecto, presupuesto asignado como el ejercido, fechas de inicio y terminación de proyecto, así como el porcentaje de avance respecto a la meta esperada, entre otros.

Ilustración 1. Sistema de Seguimiento para Proyectos Estatales



³⁰Ver en Secretaría de Planeación. Panel Ciudadano. [Tablero de proyectos estatales POA'S](#). [Consulta octubre 2012]

La Secretaría de Finanzas ofrece información sobre el avance presupuestal de los programas de Gobierno del PED 2030 a través del portal **Gobierno en línea**³¹, donde se puede encontrar información sobre avance presupuestal del *Programa* por capítulo de gasto en los términos de lo dispuesto por los artículos 19 y 21 de la Ley de Transparencia e Información Pública del Estado de Jalisco.

Ilustración 2. Tablero de Seguimiento de Presupuestos de Gobierno en Línea



³¹ Ver en: Gobierno en Línea. Secretaría de Finanzas <https://gobiernoenlinea1.jalisco.gob.mx/presupuesto/Presupuesto> [Consulta septiembre 2012]

Además, la Secretaría de Planeación dispone de un Tablero de Indicadores (Tablin), en donde el ciudadano puede monitorear en tiempo real los indicadores alineados al PED 2030. Ahí, se muestra el porcentaje de cumplimiento por indicador, tema, dependencia, programa, subprograma, nivel y eje, además de poder desagregar la información a nivel federal y municipal con el objetivo de poder realizar comparaciones³².

Ilustración 3. Tablero de Indicadores (Tablin)

En el tablero, cada cuatro meses se informa a la ciudadanía sobre los logros y retos a través de los informes cuatrimestrales (dos por año, el tercero es el Informe Anual). Mismos que se publican en Internet en varios tomos, incluyendo inversión pública y proyectos estatales³³.

³² Para ingresar al Tablero de Indicadores (Tablin), en este link: <http://seplan.app.jalisco.gob.mx/indicadores> [Consulta octubre 2012]

³³ Para revisar los Informes Cuatrimestrales y Anuales, así como sus versiones ejecutivas y/o tableros dinámicos consultar: <http://informe.jalisco.gob.mx/> [Consulta octubre 2012]

ANÁLISIS DE RESULTADOS DEL PROGRAMA

Según la versión del PED 2030, el **Programa de Movilidad** tiene como objetivo "**mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.**" Los niveles de cumplimiento generales, como se mencionó anteriormente, se miden a través de cuatro indicadores según el PED 2030 (uno estratégico y tres tácticos) proyectados conforme a su VISIÓN establecida, dicho programa pertenece al eje de Empleo y Crecimiento.

De acuerdo con los datos analizados al cierre del año 2011, el objetivo del programa fijado a 2013 se ha cumplido en un 100%, a nivel estratégico y en un 68.84% a nivel táctico según los indicadores que se describen a continuación.

Tabla 10. Porcentajes de cumplimiento por indicador

Tipo	Objetivo y Estrategia	Indicador	Valor 2011 ³⁴	Meta 2013 del PED ³⁵	% de Cumplimiento
Estratégico.	P2O6. Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.	2.6.0. Velocidad promedio de desplazamiento (Km/h).	23.9	24	100

³⁴Fuente: Elaboración Propia con datos Secretaría de Planeación. Panel Ciudadano. [Tablero de indicadores del desarrollo de Jalisco TABLIN](#) [Consulta 31 de Agosto 2012]

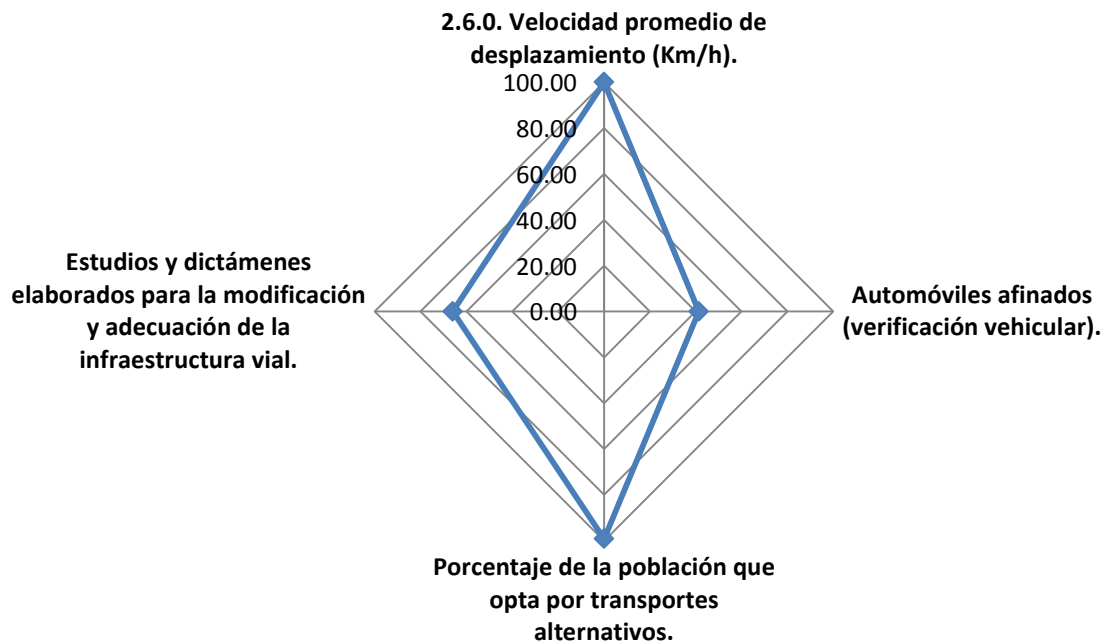
³⁵ Meta establecida en la versión actualizada del PED 2030.

Tipo	Objetivo y Estrategia	Indicador	Valor 2011 ³⁴	Meta 2013 del PED ³⁵	% de Cumplimiento
Táctico.	P2O6E1. La articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.	2.6.1. Automóviles afinados (verificación vehicular).	1,033,798	2,500,000	41.35
Táctico.	P2O6E2. La generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.	2.6.2. Porcentaje de la población que opta por transportes alternativos.	72.4	73.0	99.17

Tipo	Objetivo y Estrategia	Indicador	Valor 2011 ³⁴	Meta 2013 del PED ³⁵	% de Cumplimiento
Táctico	P2O6E3. La modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señalética de las ciudades medias y centros metropolitanos del Estado.	2.6.3. Estudios y dictámenes elaborados para la modificación y adecuación de la infraestructura vial.	15,993	24,000	66.00
cumplimiento del objetivo del programa					100%
cumplimiento de las estrategias del programa					68.84%

Lo anterior, evidencia metas no planeadas ni acordes con la realidad estatal, así como ambiciones no alcanzables en éstas. Aquellos indicadores en los que las metas fueron superadas, éstas deben ser replanteadas a la alza para corresponder a los niveles de cumplimiento que se ambicionan, y los indicadores que no están siendo alcanzados (en niveles por debajo) conviene también que sean reevaluados para que, o bien las metas se ajusten hacia la baja o se intensifiquen esfuerzos en la estrategia a fin de cumplir con sus objetivos.

Gráfica 6. Comparativa de cumplimientos por estrategia



Fuente: Elaboración propia con datos de las metas establecidas en la versión actualizada del PED 2030 y cumplimiento al cierre del año 2011.

Análisis de Indicadores

Para efectos de realizar una evaluación específica de cada indicador, es necesaria una comparación con unos atributos establecidos previamente por las instituciones encargadas de elaborar la planeación y evaluación de los planes y programas de desarrollo.

La Secretaría de Planeación ha adoptado los siguientes atributos para crear un indicador que mida cuantitativamente el avance en los niveles de cumplimiento de los objetivos y estrategias plasmados en los programas sectoriales. Dichos atributos son:

- **Practicidad.** Medir lo importante.
- **Independencia.** No relacionar causa-efecto, medir el resultado establecido en el objetivo.
- **Focalización.** Ser específicos en la cantidad, calidad, tiempo y/o lugar.
- **Verificación objetiva.** Medio de verificación disponible y neutral.

Para el caso de los indicadores del **Programa Sectorial de Movilidad** establecidos en el PED 2030, se analizaron todos los indicadores que lo componen (como se describió en la *Evaluación del Diseño*).

A continuación se detallan los resultados de la comparación de los indicadores con los atributos deseables:

Tabla 11. Calificación de atributos por indicador (todos los alineados al programa)

Indicador	Practicidad	Independencia	Focalización	Verificación Objetiva	Calificación ³⁶
Velocidad promedio de desplazamiento (Km/h).	✓	✓	✓	✓	100
Automóviles afinados (verificación vehicular).	✓	✓	✓	✓	100
Porcentaje de la población que opta por transportes alternativos.	✓	✓	✓	✓	100
Estudios y dictámenes elaborados para la modificación y adecuación de la infraestructura vial.	✓	✓	✓	✓	100
				Calificación General	100

La tabla anterior, permite observar que existe una construcción adecuada en todos los indicadores de del programa.

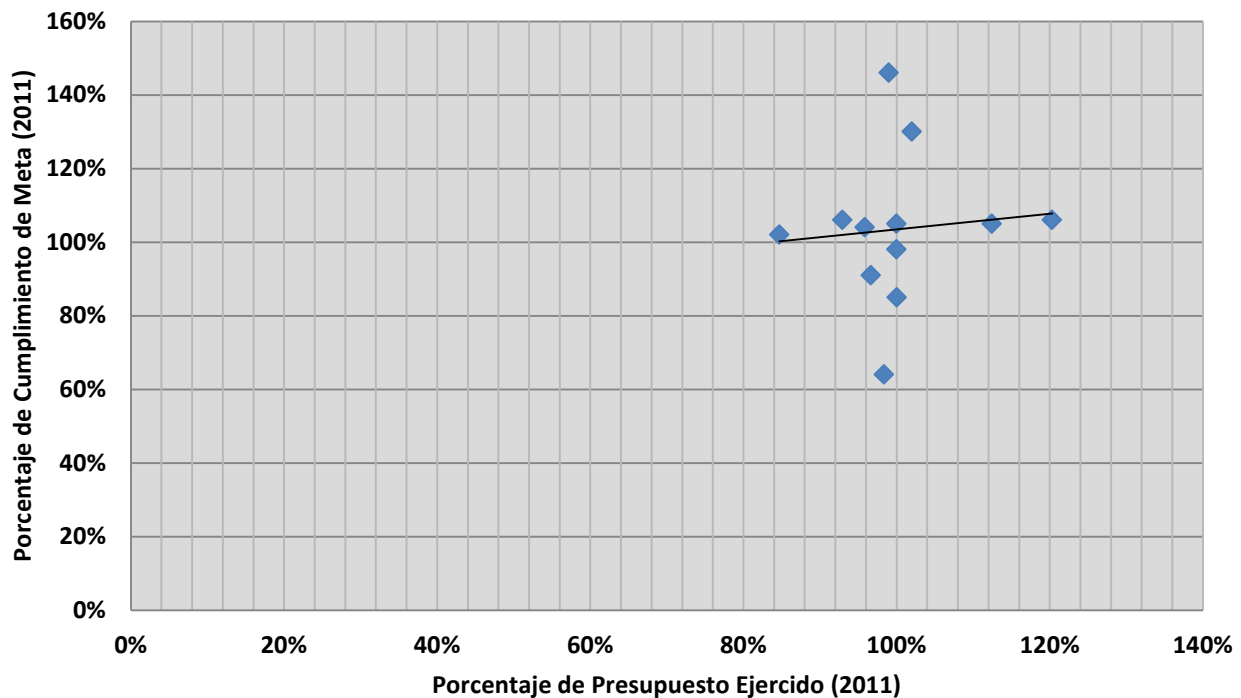
³⁶ Cada atributo tiene un valor de 25 sobre 100 para la calificación.

Relación matemática entre presupuesto y cumplimiento de metas

Dentro del análisis al presupuesto y cumplimiento de metas, se hizo una correlación estadística para determinar el nivel de impacto que tiene el aumento en el presupuesto con el nivel de cumplimiento por proyecto.

Se eligió como variable independiente el presupuesto y dependiente la meta para los años 2009-2011. El cálculo de correlación entre ambas arroja un factor de $R^2 = 0.0931$ por el que se puede afirmar que no existe una relación adecuada entre el recurso ejercido y el cumplimiento de las metas.

Gráfica 7. Correlación entre presupuesto ejercido y cumplimiento de meta



Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Planeación. Al cierre de 2011

MATRIZ DE RESULTADOS

El análisis FODA nos permite reunir todas aquellas conclusiones del documento de evaluación en una tabla, categorizada por las Dimensiones evaluadas: Diseño, Pertinencia, Instrumentación y Resultados. Además, discriminarlas en fortalezas y oportunidades, por un parte, y por otra en debilidades y amenazas. Para cada conclusión otorgamos una recomendación y la referencia a la cual consultar en el documento para una información ampliada de la conclusión obtenida.

Tabla 12. Análisis FODA

Dimensión	Fortaleza y oportunidades/ Debilidad o amenaza	Referencia	Recomendación referencia de la recomendación
Valoración objetiva			
Fortaleza y oportunidad			
DISEÑO	En el proceso de planeación del programa se utilizaron mecanismos de participación ciudadana mediante una consulta pública.	Pág. 29	No aplica
	Todos los indicadores del programa tienen una buena construcción.	Pág. 34	No aplica
	En el programa se establece claramente una relación lógica con objetivos de otros programas sectoriales y estrategias el PED 2030.	Pág. 32	No aplica

Dimensión	Fortaleza y oportunidades/ Debilidad o amenaza	Referencia	Recomendación referencia de la recomendación
Valoración objetiva			
Debilidad o amenaza			
DISEÑO	No es clara la influencia de los actores sociales, técnicos y políticos en el diseño del programa	Pág. 29	Documentar e informar sobre la participación directa de los actores externos en el diseño del programa para conocer la incidencia real.
	La actualización del programa ocurre fuera de tiempos legales, ocasionando retraso en las acciones pertinentes.	Pág. 30	Mejorar la programación de los procesos de actualización del programa.

Dimensión	Fortaleza y oportunidades/ Debilidad o amenaza	Referencia	Recomendación referencia de la recomendación
Valoración objetiva			
Fortaleza y oportunidad			
PERTINENCIA	El diagnóstico del programa tiene una estructura adecuada. En cada rubro se describe la situación que guarda el Estado.	Pág. 36	No aplica
Debilidad o amenaza			
PERTINENCIA	El diagnóstico de este programa se aborda con una estructura temática diferente en el PED 2030.	Pág. 36	Homologar la información de diagnóstico PED 2030 y el propio programa.

Dimensión	Fortaleza y oportunidades/ Debilidad o amenaza	Referencia	Recomendación referencia de la recomendación
Valoración objetiva			
Fortaleza y oportunidad			
INSTRUMENTACIÓN	La mayoría de los proyectos del programa son operados por una sola dependencia: La Secretaría de Vialidad y Transporte.	Pág.38	No aplica
	Los proyectos del programa son evaluados a través de indicadores orientados a resultados concretos, fijando una meta y plazo específico.	Pág. 36	No aplica
Debilidad o amenaza			
INSTRUMENTACIÓN	El programa cuenta con un banco de proyectos que pueden ser consultados en el panel ciudadano. Sin embargo, no se cuenta con información técnica para todos los proyectos.	Pág. 38	Mejorar la información contenida en los instrumentos actuales para informar al ciudadano sobre los proyectos contenidos en el programa

Dimensión	Fortaleza y oportunidades/ Debilidad o amenaza	Referencia	Recomendación referencia de la recomendación
INSTRUMENTACIÓN	El presupuesto del programa decreció de 2009 a 2010 y presenta una ligera recuperación en 2011.	Pág. 41	Eficientar el uso de los recursos por programa, ya que el presupuesto del programa no ha alcanzado los niveles 2009
	Existe discrepancia entre los datos reportados por la Secretaría de Planeación en el Panel Ciudadano y la Secretaría de Finanzas sobre los montos y avance presupuestal del programa	Pág. 43	Empatar en la medida de lo posible los datos reportados por las dos fuentes.
	La Secretaría de Vialidad y Transporte, que se encarga de operar el programa, no ofrece información interna. Así como justificación en las variaciones de presupuesto.	Pág. 43	Contar con información sobre el programa dentro del portal de la dependencia, que contenga información propia.
	No existe un marco jurídico que norme la asignación de recursos del programa para su funcionamiento.	Pág. 43	Evaluar la necesidad de una norma que regule la asignación de recursos para el programa.

Dimensión	Fortaleza y oportunidades/ Debilidad o amenaza	Referencia	Recomendación referencia de la recomendación
	No se encuentra evidencia de que las evaluaciones de los Programas Operativos Anuales incidan directamente en la planeación de los mismos en años consecuentes.	Pág. 37	Instrumentar un mecanismo de evaluación formal de POA'S.
	Se observa que las metas son establecidas arbitrariamente por las dependencias, no se evidencia una metodología formal para el establecimiento de las metas.	Pág. 37	Instrumentar una metodología formal para el establecimiento de metas.

Dimensión	Fortaleza y oportunidades/ Debilidad o amenaza	Referencia	Recomendación referencia de la recomendación
Valoración objetiva			
Fortaleza y oportunidad			
RESULTADOS	Tres de cada diez ciudadanos hacen uso de transporte público. Dos de cada diez prefieren caminar para trasladarse.	Pág. 23	No aplica
	La percepción sobre tránsito en las diferentes regiones se percibe como bajo.	Pág. 25	No aplica
Debilidad o amenaza			
RESULTADOS	El programa de Movilidad obtuvo una evaluación baja entre la ciudadanía.	Pág. 26	Diagnosticar las fallas específicas percibidas por la población en este rubro e implementar un programa de acción.

Dimensión	Fortaleza y oportunidades/ Debilidad o amenaza	Referencia	Recomendación referencia de la recomendación
	Un proyecto representó la mitad de presupuesto del programa de 2009-2011.	Pág. 42	Evaluar la canalización de recursos por programa.
	No existe una relación adecuada entre el presupuesto ejercido y las metas logradas.	Pág. 53	Revisión de la programación presupuestal y su incidencia en el cumplimiento de metas planteadas.

CONCLUSIONES DEL PROGRAMA

- En el diseño del **Programa de Movilidad** existió un proceso de planeación adecuado, que partió de evaluaciones previas (evaluaciones al anterior programa, en el 2007), y una consulta ciudadana realizada en 2010, no obstante se tiene poca evidencia de la incidencia real de los actores (técnicos y sociales) externos al gobierno en el diseño del programa. Por otro lado, a pesar de que existe un marco normativo para la actualización periódica del programa, no se realizó el reajuste del mismo en el término marcado por la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios, y desde el punto de vista operativo ocasionó retrasos en las acciones requeridas.
- El programa fue diseñado con base en un diagnóstico que describe el estado que guarda el sector en general, pero se identificaron áreas de mejora, tales como que: no es clara la influencia de los actores sociales, técnicos y políticos en el diseño del programa, la actualización del mismo ocurre fuera de tiempos legales, y para su diagnóstico se aborda con una estructura temática diferente en el PED 2030.
- Los objetivos planteados para el mismo son adecuados, medibles y congruentes con los resultados que se pretenden alcanzar, y tienen una relación lógica con objetivos de otros programas sectoriales y estrategias del PED 2030. Los indicadores diseñados para el programa están orientados a resultados concretos, fijando metas y plazos específicos, y todos obtuvieron una calificación satisfactoria.
- La Secretaría de Vialidad y Transporte que es la dependencia encargada de operar el programa, cuenta con un banco de proyectos, pero para los mismos no se ofrece información técnica. La dependencia no informa claramente sobre la operación del programa en su sitio de Internet, los detalles de proyectos pueden ser consultados por los ciudadanos a través del Panel Ciudadano de la Secretaría de Planeación.

- Se encontró que es necesaria la definición de una metodología formal, en la asignación de recursos para la operación del programa dentro de un marco jurídico. Es recomendable la revisión de las prácticas de presupuestación, especialmente en los tiempos actuales donde el presupuesto para el programa tiende a decrecer.
- Respecto a la canalización de recursos, el 46% de la inversión del 2009 al 2011 se concentró en un proyecto de un total de 12 que se operaron en total, por lo que se recomienda revisar la distribución de los recursos.
- Es importante señalar que en este programa no existe una relación entre el avance presupuestal y el cumplimiento de las metas establecidas, lo cual resulta negativo.
- En el tema de rendición de cuentas sobre la operación del programa, es posible acceder a la información sobre las operaciones presupuestales, pero hace falta mayor transparencia, ya que se presentan cambios en presupuestos ejercidos que no son informados con claridad en el Panel Ciudadano, así como discrepancia en los datos proporcionados por la Secretaría de Planeación y la de Finanzas del Gobierno del Estado.
- De acuerdo a los datos de la Encuesta de Percepción del PED 2030, aplicada en junio de 2012, la percepción de la población sobre tránsito en todas las regiones se percibe como bajo, a excepción de la Zona Metropolitana de Guadalajara, Ciénega y Costa Norte. El Programa de Movilidad obtuvo una evaluación baja entre la ciudadanía, observándose una caída en la percepción en la última evaluación de junio del 2012.
- Como resultado de la autoevaluación, los encargados de la operación del programa le otorgan una calificación regular al total de las estrategias (promedio 7.63)³⁷. En su opinión, la estrategia de implantación de mejoras prácticas y controles fito-zoosanitarios, es la que menor calificación

³⁷ La escala considerada es: las calificaciones abajo de 7.5 como bajas, de 7.5 a 8.0 regular y arriba de 8.0 como buenas.

recibe, para cuatro de cada diez entrevistados no debe formar parte de las estrategias para el programa en la próxima administración.

- Dentro de los problemas más importante en el sector se detectan: carencia de un sistema de transporte, la interconexión queda incompleta por falta de una red más amplia de corredores BRT y más líneas de tren ligero, además de anclarlo con red de ciclovías; aproximadamente el 95% de los vehículos que circulan realizan el 50% de los traslados requeridos por la población y con solo el 5% del transporte público; la gente no deja el vehiculo particular por las deficiencias del transporte público y no existen reglas claras en la que regule a los concesionarios del transporte público.
- Para el logro de objetivos en el futuro se sugiere implementar algunas estrategias como: que el personal que toma decisiones sepan realmente de movilidad, de ciudades para la gente, continuidad al servicio de Búho Nocturno en GDL y Puerto Vallarta, la migración del sistema Hombre-Camión al Sistema Ruta-Empresa, establecimiento de un solo medio de pago electrónico que permita la intermodalidad y la aplicación de descuentos al usuario del transporte público

La evaluación del programa en general es positiva, se observa un buen diseño con resultados, metas y plazo concretos. Sin embargo, existen áreas de oportunidad en la baja evaluación que hace la ciudadanía de este programa y de la dependencia que lo opera.

DIRECTORIO DE PARTICIPANTES

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

GRUPO ESTRATÉGICO Y COORDINADOR DE LA EVALUACIÓN

Mtro. Carlos Eduardo Anguiano Gómez
Secretario de Planeación

Mtro. José Martínez Graciliano
Director General de Evaluación y Control

Mtro. María Guadalupe Pichardo Goby
Director de Área de Programación Institucional y Sectorial

Lic. Ernesto Carranza Pérez
Coordinador de Análisis y Proyectos A

C. Carmen Valdivia Alvarado
Coordinador de Proyectos para la Gestión Pública

Lic. Ángel Eduardo Arias Cortés
Analista de Estrategias de Evaluación

C. Francisco Xavier Segura Domínguez
Coordinador de Evaluación de Proyectos



ESTRATÉGICA RVOX

COORDINADORES GENERALES

Ing. Manuel Jesús Alderete Muñoz
LAM. Violeta Corona Cabrera

CONSULTORES ANALISTAS

Ing. Yesenia Torres Curiel
Ing. Miguel Ángel Aguayo
M.C. Iván Alarcón Saldívar
M.C. Manuel Márquez Cisneros
Lic. Francisco Medina

COLABORADORES TÉCNICOS EN LA ELABORACIÓN

Gonzalo Rodríguez Ramírez
Jazmín Olivas Núñez
Ricardo Alderete López

ANEXOS

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Calificación de vialidades, estado de las calles, señalización, etc.	24
Tabla 2. Opinión sobre el tránsito por localidad o municipio.....	25
Tabla 3. Estructura estratégica del Programa Sectorial de Movilidad	31
Tabla 4. Relación lógica de objetivos del programa con el PED 2030	32
Tabla 5. Indicadores por objetivo específico (estrategias) del Programa Sectorial de Movilidad.	34
Tabla 6. Banco de proyectos. Programa Sectorial de Movilidad	38
Tabla 7. Presupuestos históricos del programa.....	40
Tabla 8. Tendencia en la aplicación de los recursos del programa.	42
Tabla 9. Discrepancias presupuestales SEPLAN/SEFIN.	43
Tabla 10. Porcentajes de cumplimiento por indicador	47
Tabla 11. Calificación de atributos por indicador (todos los alineados al programa)	52
Tabla 12. Análisis FODA.....	54

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Sistema de Seguimiento para Proyectos Estatales	44
Ilustración 2. Tablero de Seguimiento de Presupuestos de Gobierno en Línea	45
Ilustración 3. Tablero de Indicadores (Tablin)	46

INDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1 Opinión sobre que estrategias deben seguir implementándose en la próxima administración	21
Gráfica 2. Medio de transporte utilizado normalmente para trasladarse	23
Gráfica 3. Calificación que se otorga al Gobierno para facilitar la movilidad	26
Gráfica 4. Evolución de la calificación al Gobierno del Estado para facilitar la movilidad	27
Gráfica 5. Tendencia histórica en los presupuestos del programa	41
Gráfica 6. Comparativa de cumplimientos por estrategia	50
Gráfica 7. Correlación entre presupuesto ejercido y cumplimiento de meta	53

GUIA DE DIMENSIONES EVALUATIVAS

1. DISEÑO

Consiste en el análisis de la estructura del plan o programa evaluado.

Contestar de manera afirmativa, negativa o respuesta abierta según sea el caso a cada reactivo. Todas las respuestas deben estar respaldadas con evidencia documental.

1.1 ¿Existió un proceso de planeación del *Programa/Plan*?

(Identificar cual fue el proceso de integración del Programa/Plan)

1.2 ¿Existe evidencia de la participación de actores técnicos, políticos y sociales en el diseño del *Programa/Plan*?

(Identificar los actores que participaron en la integración del Programa/Plan)

1.4 ¿Existe respaldo legal para la actualización del *Programa/Plan*?

(Se refiere a identificar el marco normativo que norme las actualizaciones)

1.5 ¿El *Programa/Plan* cuenta con objetivos claros y medibles?

(Identificar que el Programa/Plan cuente con objetivos correctamente definidos)

1.6 ¿El *Programa/Plan* cuenta con indicadores y metas alineados a cada objetivo?

(El objetivo es identificar si los indicadores propuestos tienen una alineación directa a los objetivos planteados)

1.7 ¿En el *Programa/Plan* se establece con claridad los resultados que busca alcanzar?

(Identificar si en el Programa/Plan se establecen claramente los resultados esperados)

1.8 ¿Existe una relación lógica entre los objetivos del *Programa/Plan* y los objetivos de los otros *Programa/Plan* del Gobierno del Estado?

(El objetivo es revisar que los indicadores tengan una alineación jerárquica entre los instrumentos de planeación)

FUENTE: [PED 2030 Versión Actualizada, pp.21-26](#)

2. PERTINENCIA

Se refiere a qué tan adecuado es el plan o programa evaluado, respecto a las necesidades y prioridades vigentes en el momento de realizar la evaluación.

Contestar de manera afirmativa, negativa o respuesta abierta según sea el caso a cada reactivo. Todas las respuestas deben estar respaldadas con evidencia documental.

2.1 ¿Existe un diagnóstico actualizado y adecuado que sustente la razón del *Programa/Plan*?

(Identificar la vigencia del diagnóstico que avala el *Programa/Plan*)

2.2 ¿El *Programa/Plan* cuenta con un mecanismo de actualizaciones periódicas en su diseño?

(Por mecanismo de actualización periódica nos referimos al marco normativo que norme las actualizaciones)

2.2 ¿Existen evaluaciones a la calidad en la prestación del servicio por parte del *Programa/Plan*?

(identificar si se realizan evaluaciones de la calidad de los servicios prestados)

2.3 ¿Existen evaluaciones del avance en los cumplimientos del *Programa/Plan*?

3. INSTRUMENTACIÓN

Determinar qué tan eficaces y adecuados fueron las estrategias establecidas para la ejecución del plan o programa.

Contestar de manera afirmativa, negativa o con respuesta abierta según sea el caso a cada reactivo. Todas las respuestas deben estar respaldadas con evidencia documental.

3.1 ¿Existe un marco jurídico que norme la asignación de recursos al *Programa/Plan* para su funcionamiento?

3.2 ¿Se tiene información sistematizada y disponible a la ciudadanía que permita dar seguimiento oportuno?

3.3 ¿El *Programa/Plan* cuenta con una estructura organizacional que le permita entregar y/o producir sus productos y/o servicios?

(por estructura organizacional entendemos al conjunto de personas, reglamentos, procesos e insumos)

3.4 ¿Se cuenta con una relación documentada de los actores responsables en el proceso estratégico y operacional del *Programa/Plan*?

(por actores responsables entendemos como aquellos individuos dentro de la estructura organizacional que tienen relación directa o indirecta con el proceso)

3.5 ¿El *Programa/Plan* recolecta regularmente información oportuna y veraz que le permita monitorear su desempeño?

3.6 ¿Los proyectos derivados del *Programa/Plan* cuentan con metas pertinentes y plazos específicos?

3.7 ¿Los proyectos derivados del *Programa/Plan* cuentan con indicadores orientados a resultados concretos?

(por resultados concretos entendemos a aquellos que son claros, cuantificables y palpables)

3.8 ¿Los indicadores del *Programa/Plan* tienen línea base (año de referencia)?

(la línea base cero se refiere a que tienen un inicio de medición establecido en el periodo de tiempo)

3.9 ¿El presupuesto del *Programa/Plan* está ligado al cumplimiento de las metas del programa?

3.10 ¿El *Programa/Plan* ha implementado y dado seguimiento a los resultados provenientes de las evaluaciones?

3.11 ¿Se cuenta con un documento que establezca la cadena de resultados del *Programa/Plan*?

3. INSTRUMENTACIÓN

(La Cadena de Resultados es la visualización de todo el proceso que recorre un producto o servicio prestado al ciudadano desde la concepción teórica del mismo. Es decir, todo el camino desde el momento de plasmar el objetivo general hasta la entrega)

3.12 ¿Se cuenta con un banco de proyectos y servicios con especificaciones técnicas, sociales y económicas que se realicen o abonen al Programa/Plan?

(Por Banco de Proyectos entendemos como en el conjunto de proyectos almacenados y categorizados, disponible a la ciudadanía)

3.13 ¿Todas las obras y proyectos en las que participa de manera directa o indirecta el Programa/Plan se han concursado y/o licitado con transparencia, en un portal externo y en igualdad de condiciones?

3.14 ¿Existe una sistematización adecuada en la administración y operación del Programa/Plan? Identificar.

(La sistematización se refiere al conjunto de procesos regulados y estandarizados con el objetivo de otorgar productos y servicios en el Programa/Plan)

3.15 ¿Existe un sistema de rendición de cuentas y transparencia para los recursos que administra el Programa/Plan actualizado, eficaz y oportuno?

3.16 ¿Existen y funcionan los mecanismos de transparencia establecidos?

3.17 ¿El Programa/Plan cuenta con mecanismos para difundir interna y externamente las evaluaciones y sus resultados?

3.18 ¿Cuenta con mecanismos de sanciones e incentivos?

(los mecanismos de sanciones e incentivos está relacionado con el cumplimiento o no de los objetivos planeados y/o metas programadas)

3.19 ¿El Programa/Plan cuenta con mecanismos de participación ciudadana al momento de definir las obras, proyectos o servicios?

(Por mecanismos de participación ciudadana entendemos a aquellas herramientas que le permitan al ciudadano ser escuchado por el gobierno)

4. RESULTADOS

Mide el grado de cumplimiento de las metas establecidas por cada uno de los planes y programas, en base a indicadores.

Contestar de manera afirmativa, negativa o con respuesta abierta según sea el caso a cada reactivo. Todas las respuestas deben estar respaldadas con evidencia documental.

Autoevaluación

La autoevaluación o evaluación autorreferida es el proceso en el cual la institución analiza sus programas y servicios, determina el grado en que ha alcanzado sus propósitos institucionales y el grado en el que la institución satisface las necesidades ciudadanas a través del cumplimiento de las atribuciones y los propósitos gubernamentales. Su finalidad principal es que la dependencia realice un ejercicio de auto reflexión sobre el trabajo realizado, a través de un cuestionario que permita obtener información sobre el trabajo desempeñado.

1. DISEÑO

En escala de 1 a 10 como en la escuela, a su criterio califique cada uno de los siguientes reactivos:

- | | |
|---|--|
| <p>1.1 ¿Cómo califica la aplicación de criterios técnicos y sociales en el proceso del diseño del <i>Programa/Plan</i>?</p> <p>1.2 ¿Cómo califica que en el diseño del <i>Programa/Plan</i> se haya plasmado las propuestas de la participación ciudadana?</p> <p>1.4 ¿Cómo califica el diseño del Marco Jurídico del <i>Programa/Plan</i>?</p> <p>1.5 ¿Cómo califica la validez y el reconocimiento que tiene el <i>Programa/Plan</i> permite por instituciones y organizaciones externas al gobierno?</p> | |
|---|--|

Promedio de calificación

2. PERTINENCIA

En escala de 1 a 10 como en la escuela, a su criterio califique cada uno de los siguientes reactivos:

2.1 ¿Cómo califica la vigencia del diagnóstico del *Programa/Plan*?

2.2 ¿Considera que es adecuada la identificación de problemas y áreas de oportunidad en el *Programa/Plan*? Califique en escala de 1 a 10...

2.3 ¿Considera que es correcta la redacción de los objetivos del *Programa/Plan*? Califique en escala de 1 a 10...

2.4 Considera que en el *Programa/Plan* son claras y precisas las áreas a mejorar, los objetivos y las metas establecidas? Califique en escala de 1 a 10...

2.5 ¿Cómo califica la pertinencia del el *Programa/Plan* basada en un diagnóstico previo?

Promedio de calificación

3. INSTRUMENTACIÓN

En escala de 1 a 10 como en la escuela, a su criterio califique cada uno de los siguientes reactivos

3.1 ¿Cómo califica la alineación de los procesos, productos y/o servicios enmarcados en su Plan Institucional con el *Programa/Plan* superior?

3.2 ¿Cómo califica la relación de responsables en la dependencia con cada objetivo establecido?

3.4 ¿Cómo califica el Banco de Proyectos y/o Servicios establecido para cada objetivo?

Promedio de calificación

4. RESULTADOS

En escala de 1 a 10 como en la escuela, a su criterio califique cada uno de los siguientes reactivos:

4.1 ¿Considera que los resultados obtenidos del *Programa/Plan* son satisfactorios?
Califique en escala de 1 a 10...

4.2 ¿Cómo califica los procesos de difusión para que todos los niveles directos y operativos de las dependencias del *Programa/Plan* conozcan los resultados?

4.3 ¿Cómo califica al proceso de revisión interna de las causas y efectos de los resultados alcanzados por el *Programa/Plan*?

4.4 ¿Cómo califica al proceso para que la ciudadanía y organismos externos conozcan los resultados del *Programa/Plan*?

4.5 ¿Cómo califica los mecanismos para que el análisis de los resultados se reincorporen a la actualización del *Programa/Plan*?

Promedio de calificación

Promedio general de calificación

GUIA DE AUTOEVALUACIÓN

La autoevaluación o evaluación autorreferida es el proceso en el cual la institución analiza sus programas y servicios, determina el grado en que ha alcanzado sus propósitos institucionales y el grado en el que la institución satisface las necesidades ciudadanas a través del cumplimiento de las atribuciones y los propósitos gubernamentales. Su finalidad principal es que la dependencia realice un ejercicio de auto reflexión sobre el trabajo realizado, a través de un cuestionario que permita obtener información sobre el trabajo desempeñado.

EVALUACIÓN DEL PROGRAMA DE MOVILIDAD

Favor de contestar de forma breve y clara las siguientes preguntas para:

- Conocer su percepción sobre el grado de cumplimiento de las estrategias del Programa Especial de **Movilidad** alcanzadas por la administración estatal vigente.
- Identificar los problemas y obstáculos detectados durante la ejecución del Programa.
- Identificar los factores de éxito del Programa.
- Señalar las estrategias que a su juicio, deberían mantenerse para el próximo periodo administrativo.
-

1. DATOS PERSONALES

Nombre completo:

Cargo:

Dependencia:

Correo electrónico:

Teléfono:

Extensión:

2. AUTOPERCEPCIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS ESTRATEGIAS

2.1 En escala de 1 a 10, donde 1 es el valor mínimo y 10 el valor máximo, ¿Cómo califica el cumplimiento de las estrategias asociadas al Programa de *Movilidad*?

Objetivo del programa P2O6: Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.

Estrategia	Valor
P2O6E1) La articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.	
P2O6E2) La generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.	
P2O6E3) La modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señalética de las ciudades medias y centros metropolitanos del estado.	

3. EXPERIENCIAS SIGNIFICATIVAS Y EXITOSAS

3.1 En el siguiente ejercicio establezca las experiencias más significativas y exitosas realizadas en Jalisco a favor del cumplimiento de las estrategias consignadas en el Programa: *Movilidad*. Participe en aquellas estrategias donde pueda aportar sus experiencias.

Estrategia	Experiencias más significativas y exitosas
<p>Para la articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.</p>	
<p>Para la generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.</p>	
<p>Para la modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señalética de las ciudades medias y centros metropolitanos del Estado.</p>	

*No son obligatorias por lo menos una

4. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS

4.1 En el siguiente ejercicio, establezca los principales PROBLEMAS que a su juicio persisten al día de hoy, *para mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas, escríbalos en orden de importancia.*

Problemas
1
2
3
4
5

*No son obligatorias por lo menos una

5. ANÁLISIS DE ESTRATEGIAS

5.1 Con base en su experiencia, ¿Qué estrategias se deben seguir implementando en la próxima administración? para lograr el objetivo del programa: Mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.

#	Estrategia	Marque con x
1	La articulación, innovación y control de los sistemas de movilidad y transporte público que consolide la articulación interregional e interestatal; la adecuación del marco jurídico en materia de movilidad y, el establecimiento de mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del estado que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamiento de origen y destino.	
2	La generación de una cultura vial y de uso de medios de transportes alternativos, que inicie desde la niñez a través de la formación educativa.	
3	La modernización de los sistemas de control y vigilancia vial, incursionando tecnología de punta; ampliando la semaforización y la señalética de las ciudades medias y centros metropolitanos del Estado.	

5.2 Con base en su experiencia, ¿Qué otras estrategias considera importantes a implementar? para lograr mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas.

Estrategia propuesta
1
2
3

*No son obligatorias por lo menos una