

<b>1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN</b>	
<b>1.1 Nombre de la evaluación:</b>	
Evaluación Diagnóstica al programa Infraestructura vial en el Estado de Oaxaca	
<b>1.2 Fecha de inicio de la evaluación (dd/mm/aaaa):</b>	
29/11/2018	
<b>1.3 Fecha de término de la evaluación (dd/mm/aaaa):</b>	
21/12/2018	
<b>1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:</b>	
<b>Nombre:</b>	<b>Unidad administrativa:</b>
Mtro. Fidel Arturo Méndez Florián	Coordinación de Evaluación e Informes de la Jefatura de la Gobernatura del Gobierno del Estado de Oaxaca.
<b>1.5 Objetivo general de la evaluación:</b>	
Emitir la opinión fundada sobre el cumplimiento de los programas presupuestarios para el ejercicio fiscal 2019 a los elementos y características establecidos en los Lineamientos para Dictaminar y dar Seguimiento a los programas derivados del Plan Estatal de Desarrollo 2016 – 2022, para que pueda ser monitoreado y evaluado, permitiendo con ello identificar hallazgos y recomendaciones que retroalimenten el diseño, gestión y resultados.	
<b>1.6 Objetivos específicos de la evaluación:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisar el diseño del programa.</li> <li>• Identificar, caracterizar y cuantificar la población o área de enfoque potencial y objetivo.</li> <li>• Revisar la consistencia de la construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados.</li> <li>• Identificar posibles complementariedades y/o coincidencias con otros programas estatales y federales.</li> <li>• Analizar de manera global el grado de evaluabilidad de los programas, así como un mapa de ruta para mejorar la evaluabilidad en lo sucesivo.</li> </ul>	
<b>1.7 Metodología utilizada en la evaluación:</b>	
<b>Instrumentos de recolección de información:</b>	
El instrumento rector de la evaluación es el que contiene los Términos de Referencia para la Evaluación Diagnóstica de los Programas Presupuestarios derivados del Plan Estatal de Desarrollo 2016 – 2022, en dichos términos se establece la recolección de la información mediante la “bitácora de recopilación de información” en formato digital y estructurada en una matriz integrada por el nombre del documento entregado, el nombre del archivo electrónico entregado y un campo libre de formato para la especificación de comentarios por cada registro.	
<b>Cuestionarios <input checked="" type="checkbox"/> Entrevistas <input type="checkbox"/> Formatos <input checked="" type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/> Especifique:</b>	
<b>Descripción de las técnicas y modelos utilizados:</b>	
La evaluación diagnóstica se realizó con base en los siguientes apartados:	

<i>Tema</i>	<i>Preguntas</i>	<i>Total</i>
I. Identificación del programa.	1	1
II. Antecedentes.	2	1
III. Identificación, definición y descripción del problema.	3 a 4	2
IV. Objetivos.	5 a 6	2
V. Cobertura.	7 a 11	5
VI. Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).	12 a 13	2
VII. Complementariedades y coincidencias con otros programas estatales y federales.	14	1
<i>Total</i>		<b>14</b>

La evaluación se realiza mediante un análisis de gabinete con base en información proporcionada por las Dependencias y/o Entidades responsables de los programas presupuestarios que se evalúan, la cual fue compilada por la Jefatura de la Gubernatura para su entrega a la instancia evaluadora, así como la información adicional que la instancia evaluadora consideró necesaria para justificar su análisis. Dicha información se envió al ente evaluador a través de una bitácora digital que contiene las fuentes de información que conforman los documentos y archivos electrónicos para su análisis.

## **2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN**

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

El programa cuenta con una ficha técnica que cumple con la información mínima de identificación y alineación al programa estatal.

En el documento diagnóstico el programa desarrolla los antecedentes del problema que presenta la red vial de carreteras en el estado, dicho apartado cuenta con datos duros y ofrece una explicación de la decisión de fusionar programas cuyos componentes estaban alineados el mismo objetivo del plan estatal.

Para la definición del problema el programa elaboró un árbol de problemas y objetivos y en el documento diagnóstico presenta de manera clara el estado actual y la evolución del problema que atenderá, así como experiencia de atención en el ámbito estatal y federal. Para completar este apartado se sugiere completar con experiencias de intervenciones similares en el ámbito internacional.

El árbol de objetivos le permite al programa integrar la MIR y discriminar alternativas de intervenciones que están fuera de su ámbito de competencia.

El programa cuenta con información de su área de enfoque potencial y objetivo; sin embargo, dadas las características de su intervención no cuenta con información sociodemográfica de los beneficiarios indirectos a los que impacta la construcción y mantenimiento de la red vial de carreteras. Es posible que el programa cuente con una aproximación de información sociodemográfica a partir de los censos del INEGI debido a que las carreteras que se atienden atraviesan varias localidades. Asimismo, se recomienda integrar un padrón de áreas de enfoque que se integre a partir de la información que el programa genera, por ejemplo: tipo de eje alimentador (primarios, secundarios y terciarios), región del estado donde se localizan, kilómetros de infraestructura vial atendidos, puentes vehiculares atendidos, número de localidades que atraviesa la infraestructura vial intervenida, número de habitantes potencialmente beneficiada, por mencionar algunas variables principales.

El programa cuenta con una MIR que cumple con la lógica vertical, sin embargo, ante la falta de fichas técnicas de los indicadores no se pudo valorar de forma completa la lógica horizontal de este instrumento, así como tampoco la calidad de los indicadores.

El programa presenta de manera breve la complementariedad que tiene con los programas federales y una explicación sobre la decisión de fusionar tres programas en uno sólo dada las similitudes de sus componentes.

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

### **2.2.1 Fortalezas:**

1. Adecuada identificación del programa.
2. En el documento diagnóstico se incorporan datos duros que permiten dimensionar el problema que se atiende en la entidad en materia de mantenimiento de carreteras y aeropistas y describe de manera general que esta tarea es competencia de Caminos y Aeropistas de Oaxaca.
3. el documento diagnóstico se ofrece información del panorama del problema en la entidad y su profundización a partir del 2017, menciona de manera general los programas federales que cumplen con la misma tarea.
4. Existe un árbol de problemas y corresponde con el árbol de objetivos.
5. Existe una selección de medios y se presenta el análisis de dicha selección.
6. Población o área de enfoque potencial y objetivo cumple con los criterios, aunque se hacen recomendaciones para desagregar la información de la población beneficiada.
7. Se cuenta con un análisis general de las complementariedades del programa con los programas federales.

### **2.2.2 Oportunidades:**

1. El Padrón de Beneficiarios o áreas de enfoque puede presentarse con información sobre caminos rurales, carreteras alimentadoras, puentes vehiculares y pistas de aterrizaje a las que se les hacen trabajos de mantenimiento y conservación.
2. La MIR cumple con la mayoría de los criterios, pero debido a que no se presentaron fichas técnicas de los indicadores estos no se pudieron valorar.

### **2.2.3 Debilidades:**

1. El programa no cuenta con las fichas técnicas de los indicadores. Sin embargo, al analizar la MIR se detecta que los indicadores no cumple con todos los criterios CREMAA y en general no cumplen con el criterio de monitoreabilidad.

### **2.2.4 Amenazas:**

1. No contar con la información de los beneficiarios indirectos a los que impacta la construcción y mantenimiento de la red vial de carreteras como del padrón de áreas de enfoque que integre los tipos de acciones u obras atendidas incluyendo el número de localidades o habitantes potencialmente beneficiados.

## **3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN**

### **3.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación:**

En términos cuantitativos, la valoración máxima posible es de 45 puntos, de acuerdo a los criterios de valoración en cada pregunta. La suma total de puntos de esta evaluación fue de 27 puntos, lo cual arroja una valoración cuantitativa global del diseño de 60% ( $(27/45)*100$ ).

### **3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:**

1. Se sugiere revisar las fichas técnicas de los indicadores a fin de que se elaboren indicadores que sean funcionales para el programa y sean claros para cualquier

<p>ciudadano que los consulte. En esta revisión se sugiere verificar que los indicadores se integren a partir de los criterios CREMAA.</p>
<p>2. Se sugiere incluir en el documento diagnóstico un apartado que incluya la experiencia internacional en este tipo de intervenciones.</p>
<p>3. Es muy recomendable que todos los indicadores cuenten con información de línea base y meta tanto para el ejercicio fiscal 2018, cuanto para 2019, sin esta información no se puede medir el desempeño del programa.</p>
<p>4. Se sugiere integrar un padrón de áreas de enfoque que contenga la información sobre los caminos rurales, carreteras alimentadoras, puentes vehiculares y pistas de aterrizaje a las que se les hacen trabajos de mantenimiento y conservación. Este padrón se puede integrar a partir de información relacionada con tipo de eje alimentador (primarios, secundarios y terciarios), región del estado donde se localizan, kilómetros de infraestructura vial atendidos, puentes vehiculares atendidos, número de localidades que atraviesa la infraestructura vial intervenida, número de habitantes potencialmente beneficiada, por mencionar algunas variables principales.</p>
<p>5. Se sugiere agregar al documento diagnóstico las cifras e información sociodemográfica de la población (potencial) que se beneficia en las localidades donde se hacen los trabajos de construcción y mantenimiento de la red carretera en la entidad.</p>
<p>6. Se sugiere agregar al documento diagnóstico las cifras e información sociodemográfica de la población (objetivo) que se beneficia en las localidades donde se hacen los trabajos de construcción y mantenimiento de la red carretera en la entidad.</p>

<p><b>4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA</b></p>
<p><b>4.1 Nombre del coordinador de la evaluación:</b> Armando Orduña Espinosa Claudia Maldonado Trujillo</p>
<p><b>4.2 Cargo:</b> Coordinadores</p>
<p><b>4.3 Institución a la que pertenece:</b> ExploraMetrics</p>
<p><b>4.4 Principales colaboradores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mireya Carolina Patiño Peña</li> <li>• Gabriela Trujillo Mendía</li> <li>• Rafael Aguirre Ponce</li> <li>• Mariel Flores Bautista</li> </ul>
<p><b>4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación:</b> contacto@explorametrics.com</p>
<p><b>4.6 Teléfono (con clave lada):</b> +52 (667) 995 9321</p>

<p><b>5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA(S)</b></p>
<p><b>5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s):</b> Infraestructura Vial en el Estado de Oaxaca</p>
<p><b>5.2 Siglas:</b> (No Aplica)</p>

<b>5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s):</b> Caminos y aeropistas de Oaxaca	
<b>5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s):</b> Poder Ejecutivo <input checked="" type="checkbox"/> Poder Legislativo <input type="checkbox"/> Poder Judicial <input type="checkbox"/> Ente Autónomo <input type="checkbox"/>	
<b>5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s):</b> Federal <input type="checkbox"/> Estatal <input checked="" type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/>	
<b>5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) programa(s):</b>	
<b>5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s):</b> Caminos y Aeropistas de Oaxaca	
<b>5.6.2 Nombre(s) de (los) titular(es) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s) (nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada):</b>	
<b>Nombre:</b> Ing. David Mayrén Carrasco	<b>Unidad administrativa:</b> Caminos y Aeropistas de Oaxaca

<b>6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN</b>	
<b>6.1 Tipo de contratación:</b>	
6.1.1 Adjudicación Directa <input checked="" type="checkbox"/> 6.1.2 Invitación a tres <input type="checkbox"/> 6.1.3 Licitación Pública Nacional <input type="checkbox"/> 6.1.4 Licitación Pública Internacional <input type="checkbox"/> 6.1.5 Otro: (Señalar) <input type="checkbox"/>	
<b>6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación:</b> Jefatura de la Gubernatura	
<b>6.3 Costo total de la evaluación:</b> \$3,830,000.00 por la totalidad de las evaluaciones contempladas en el PAE 2018.	
<b>6.4 Fuente de Financiamiento :</b> Recurso fiscal	

<b>7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN</b>	
<b>7.1 Difusión en internet de la evaluación:</b> <a href="http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/index.php/evaluacion/pae/evaluaciones-2018">http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/index.php/evaluacion/pae/evaluaciones-2018</a>	
<b>7.2 Difusión en internet del formato:</b> <a href="http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/index.php/evaluacion/pae/evaluaciones-2018">http://www.jefaturadelagubernatura.oaxaca.gob.mx/index.php/evaluacion/pae/evaluaciones-2018</a>	