



Formato para la Difusión de los Resultados de las Evaluaciones

1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN			
1.1 Nombre de la evaluación: Evaluación estratégica de consistencia y resultados de los programas de Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras del ejercicio fiscal 2020 del Municipio de Monterrey.			
1.2 Fecha de inicio de la evaluación: 10-05-2021			
1.3 Fecha de término de la evaluación: 30-07-2021			
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:			
Nombre:	Aida María Flores Moya	Unidad administrativa:	Dirección de Planeación y Evaluación del Desempeño de la Contraloría Municipal
1.5 Objetivo general de la evaluación: Evaluar la consistencia y orientación a resultados de la aplicación de los recursos de los programas Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas en aspectos de diseño, planeación estratégica, operación, cobertura y focalización, percepción de beneficiarios y resultados con la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados.			
1.6 Objetivos específicos de la evaluación: <ul style="list-style-type: none">• Analizar la lógica y congruencia en el diseño de los programas, su vinculación con la planeación sectorial y nacional, la consistencia entre el diseño y la normatividad aplicable, así como las posibles complementariedades y/o coincidencias con otros programas federales;• Identificar si los programas cuentan con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados;• Examinar si los programas han definido una estrategia de cobertura de mediano y de largo plazo y los avances presentados en el ejercicio fiscal evaluado;• Analizar los principales procesos establecidos en las Reglas de Operación (ROP) de los programas o en la normatividad aplicable; así como los sistemas de información con los que cuentan y sus mecanismos de rendición de cuentas;			

- Identificar si los programas cuentan con instrumentos que les permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios de estos y sus resultados;
- Examinar los resultados de los programas respecto a la atención del problema para el que fueron creados;
- Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable de los programas pueda implementar; y
- Fomentar entre el personal responsable de los programas el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas de éstos hacia resultados tangibles.

1.7 Metodología utilizada en la evaluación: Información proporcionada por el Municipio.

Instrumentos de recolección de información: Entrevistas

Descripción de las técnicas y modelos utilizados:

Se aplicó un análisis de tipo cualitativo y cuantitativo a información documental proporcionada por las personas Enlace de los programas ante la Contraloría a través de personal de la Dirección de Planeación y Evaluación del Desempeño, así como a información pública citada en las referencias. Asimismo se aplicaron entrevistas semiestructuradas presenciales con personal de las Dependencias Ejecutoras de los programas a fin de conocer su experiencia en las etapas de éstos y resolver preguntas sobre la información.

La información documental y anecdótica se analizó en función a los objetivos de la evaluación, a fin de interpretar hallazgos y sistematizarlos en las secciones correspondientes, en especial a la de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y recomendaciones.

2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN

2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación:

Movilidad

- En cuanto al diseño del programa, se identificó que el problema se expresa como una situación negativa, empero no cumple los estándares de la SHCP. Es necesaria la incorporación de evidencia teórico-empírica para sustentar la intervención de la

Administración Municipal, así como exponer la magnitud del problema.

- El programa se encuentra alineado al PMD 2019-2021 y al PED 2016-2021 sin embargo no se identificó vinculación al Plan Nacional de Desarrollo.
- Respecto a la información socioeconómica de los beneficiarios, esta no se recolecta a pesar de que el programa cuenta con fuentes de información para hacerlo. Aunado a ello, se identificaron deficiencias al establecer la población potencial y objetivo las cuales son muy genéricas. En consecuencia, el programa no establece una población atendida o un área de enfoque de sus actividades.
- Los indicadores del programa cumplen un promedio del 62% con los criterios CREMAA; así mismo, se identificó un cumplimiento del 63% en los elementos presentados en sus fichas técnicas.
- En cuanto a la cobertura del programa no se identificó una estrategia ni información que indique la evolución de la misma.
- No se cuenta con información relacionada a la adquisición y el uso de insumos del programa.
- Se identificaron problemas en el cálculo y el registro del avance de los indicadores estratégicos y a nivel de gestión lo que reduce la calidad de la información presentada. No se identificó información que permita medir los efectos y resultados a largo plazo.

Construcción y Mantenimiento de Calles

- En cuanto al diseño del programa, se identificó que el problema está definido como una “Falta de...” y no cumple los estándares de la SHCP. En cuanto a su diagnóstico, carece de evidencia teórico-empírica que sustente el problema y la intervención por parte del gobierno municipal.
- Se identificó la aplicación de telefonía celular “Reporta MTY”, que fortalece la interacción entre la Unidad Responsable y la ciudadanía. Para este programa, es posible recabar información socioeconómica a partir de los reportes que se realizan a través de diferentes medios.
- Los productos generados por el programa no se encuentran claramente definidos; a su vez, los indicadores estratégicos y de gestión se calculan de manera diferente a la estipulada. A fin de garantizar la calidad de los productos, es posible realizar una verificación de la calidad de las mezclas asfálticas suministradas por los proveedores.
- La definición de población objetivo del programa se realizó de una forma muy genérica con el concepto ciudadano.
- Los indicadores del programa cumplen un promedio del 33% con los criterios CREMAA, así mismo, se identificó un nivel de cumplimiento del 69%, en los elementos de la ficha técnica de indicadores.
- En cuanto a la cobertura del programa no se identificó una estrategia ni información que indique la evolución de la misma.

- No se identificó información que permita medir los efectos y resultados a largo plazo.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

- En cuanto al diseño del programa, se identificó que el problema no está claramente definido y no cumple los estándares de la SHCP. En cuanto a su diagnóstico, carece de evidencia teórico-empírica que sustente el problema y la intervención por parte del gobierno municipal.
- Es posible tener una mejor y mayor divulgación de la obra pública realizada, y a su vez, recabar información socioeconómica a partir de la información de los beneficiarios en donde se realizan las obras.
- La población o área de enfoque beneficiada, así como los productos y servicios proporcionados por el programa a la población no se encuentran bien definidos.
- El diseño de los indicadores cumple en promedio con el 65% de los criterios CREMAA, así mismo, se identificó un nivel de cumplimiento del 61% en los elementos de la ficha técnica de indicadores del programa.
- En cuanto a la cobertura del programa no se identificó una estrategia ni información que indique la evolución de la misma.
- Los indicadores estratégicos y los de nivel gestión se calculan de manera diferente a la estipulada.
- No se identificó información que permita medir los efectos y resultados a largo plazo.

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:

Movilidad

- El programa Movilidad opera en un esquema de complementariedad con el Sistema Integral del Tránsito Metropolitano, para reducir los tiempos de traslado de los usuarios de las vías de comunicación terrestre en el área metropolitana que incluye, las vialidades de Monterrey.
- La movilidad sostenible en el Municipio de Monterrey se ve favorecida con el mantenimiento y modernización de cruceros viales, semáforos, y señalamiento horizontal y vertical. Provee seguridad a los usuarios de las vialidades municipales. Sus resultados se mantienen en la medida que las acciones de movilidad urbana sean una prioridad de políticas públicas del Municipio.
- El programa Movilidad, contribuye a garantizar el derecho a la movilidad, este fue reconocido en la Constitución Política de

nuestro país. Mediante las acciones de mantenimiento y modernización del señalamiento vial tanto vertical como horizontal, así como la reingeniería de cruceros permite que el peatón y conductor se desplace con seguridad en las avenidas del Municipio.

- El programa Movilidad con sus acciones de mantenimiento y modernización a señalamientos verticales y horizontales, reingeniería de cruceros; incide transversalmente en las dimensiones social, ambiental y económica.
- Fortalece la convivencia entre conductores y peatones, y al optimizar la semaforización reduce emisiones contaminantes y mejora los tiempos de traslado. En el aspecto económico, incide al facilitar a las personas lleguen oportunamente a sus centros laborales, educativos o de salud.

Construcción y Mantenimiento de Calles

- El programa Construcción y Mantenimiento de Calles, trabaja de manera complementaria con el Programa Estatal “Sistema de Caminos de Nuevo León”, pues mientras este brinda servicio a carreteras estatales, de manera local el Municipio de Monterrey de ocupa de las vialidades de alimentación o salida sin afectar la continuidad del flujo vehicular.
- La aplicación de telefonía celular “Reporta Monterrey” es una gran herramienta que fortalece la interacción del ciudadano con la Administración Municipal. Mediante la aplicación, se reportan desperfectos en la superficie de rodamiento de competencia municipal y se empodera al ciudadano. Fortalece la participación de los ciudadanos en los procesos gubernamentales y la toma de decisiones para impulsar cambios positivos en sus comunidades y en la ciudad. Cuidar la respuesta de atención, no solo en los hechos, sino devolver la atención mediante un mensaje será muy enriquecedor para otros proyectos de la Administración.
- El programa de Construcción y Mantenimiento de Calles, a través de sus trabajos de bacheo contribuye a garantizar el derecho humano a la movilidad en términos de seguridad vial, mediante la reducción de posibilidades de accidente tanto a peatones como conductores y vehículos por causas atribuibles a la superficie de rodamiento. Al garantizar el derecho a la movilidad, las personas podrán ejercer el derecho a la salud, al trabajo, a la educación ya que se desplazan de manera segura hacia los sitios donde ejercerán otros derechos.
- Una vez realizado el mantenimiento vial, a través de bacheo, el programa contribuye con metas en materia ambiental reconocida en el PMD, como la reducción de la contaminación generada por las emisiones de automotores, prolonga la vida útil de los vehículos con lo cual se beneficia la economía familiar. Un camino o calle en buen estado facilita el acceso a los servicios básicos y al comercio.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras

- Se tiene un marco normativo consolidado, como son lineamientos, programas, procedimientos, formatos relativos a la ejecución y supervisión de obra pública, así como la Ley de Obras Públicas para el Estado y los Municipios de Nuevo León, y su reglamento.
- El programa de Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, (PPSOP) opera en un esquema de complementariedad con programas del Ejecutivo Estatal, al realizar infraestructura básica, y obras de infraestructura de movilidad y desarrollo social. Acorde con los fines y objetivos de los recursos que financian los proyectos, trabajan sobre diferentes grupos de población como son las personas vulnerables o en pobreza extrema, zonas prioritarias, zonas rurales y urbanas. Los que redundan en una mejor distribución de los recursos y alivio de las finanzas municipales.
- El desarrollo de infraestructura para la movilidad incluida en los programas de obra que opera el PPSOP, contribuye a garantizar el derecho a la movilidad, reconocido recientemente en la Constitución Política de nuestro país. Mediante la construcción de rampas, parabuses, banquetas, ciclovías, puentes peatonales, y pavimentaciones en general, las personas tienen garantizado el ejercicio a una movilidad sostenible en el Municipio. De igual modo, con el desarrollo de infraestructura básica, se garantiza el acceso a servicios básicos para las viviendas.
- El programa PPSOP contribuye al logro de las metas establecidas en el Plan Municipal de Desarrollo de Monterrey. Mediante el desarrollo de infraestructura para la movilidad, para el desarrollo, así como para abatir las carencias sociales, PPSOP contribuye a fortalecer la competitividad del Municipio; de igual modo, al atender las peticiones ciudadanas en materia de infraestructura incentiva de manera positiva la participación ciudadana, que es otro objetivo de la planeación municipal.

2.2.2 Oportunidades:

Movilidad

- Es posible recolectar información socioeconómica de los beneficiarios del programa. El programa Movilidad cuenta con fuentes de información de datos socioeconómicos de las personas beneficiarias de los componentes Operativos viales y Pláticas de cultura vial.
- Es posible agregar indicadores de resultados a nivel estratégico para potenciar la contribución del programa al logro de estrategias estatales o nacionales. La Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad cuenta con sistemas para medir la velocidad promedio de los vehículos en las vialidades de importancia. De este modo se contribuye a lograr objetivos que persiguen programas del Ejecutivo Estatal como el "Sistema Integral del Tránsito Metropolitano" con su indicador a nivel propósito de "Tasa

de variación tiempo de recorrido de rutas muestreadas”.

- Es posible realizar evaluaciones con diferentes enfoques a partir de un análisis de evaluabilidad del programa. El Municipio, de acuerdo con su Plan Municipal de Desarrollo ha adoptado la Agenda 2030 y a sus Objetivos del Desarrollo sostenible. Por su cercanía a la población, es importante conocer cuál ha sido el avance del Municipio y su contribución en lograr los ODS en beneficio de las personas y su bienestar, cuidado de medio ambiente y un desarrollo económico incluyente, mediante la implementación de sus programas desde su proceso de formulación, ejecución y evaluación.
- Es posible retomar información del programa para fortalecer la toma de decisiones estratégicas. El programa cuenta con diversa información que generan las Unidades Administrativas al interior de la SSPV. Esta puede ser aprovechada para dar seguimiento a las personas que participan en las pláticas de seguridad vial y conocer el resultado o impacto de estas actividades. Así como de quienes son detenidos por conducir bajo los influjos del alcohol. El Municipio y los responsables del programa cuentan con elementos cuantificables para la toma de decisiones.
- Es posible que los responsables del programa definan una estrategia de cobertura acorde con el problema público definido. El programa cuenta con cuatro componentes que se destinan tres grupos distintos de población o área de enfoque.
- El componente 1 y 2, desarrollan el mantenimiento y modernización de señalética vertical, horizontal y cruceros, en tanto, el componente 3, se orienta a implementación de operativos viales, y el componente 4 imparte pláticas de cultura vial. El componente 4 puede incorporarse en programas de Cultura cívica y Prevención del Delito.
- Es posible fortalecer la Rendición de Cuentas en los Informes del Gobierno con un enfoque hacia resultados. Así mismo, propiciar la participación ciudadana en los ejercicios de planeación, ejecución y evaluación de acciones mediante la contraloría social.
- Es posible fomentar la participación ciudadana en acciones de contraloría Social o presupuesto participativo.
- Es posible documentar los resultados del programa al usar estrategias como benchmarking o evaluaciones de impacto.

Construcción y Mantenimiento de Calles

- Es posible fortalecer en el diagnóstico del programa la justificación teórica - empírica del programa con información proveniente de un sistema de gestión de pavimentos a fin de optimizar los recursos humanos y económicos disponibles. Un sistema de gestión de pavimentos permite anticiparse al deterioro grave del pavimento y realizar tratamientos de menor costo.
- Es posible fortalecer la redacción del Fin, al integrar alguno de los conceptos citados en los ODS a los que ha sido vinculado el programa, a su vez, considerar la inclusión de indicadores y metas de los ODS o proxy que estén dentro de las posibilidades de

monitoreo por parte de la Unidad Responsable.

- Es posible aprovechar las diversas fuentes de información de datos socioeconómicos de las personas que participan con reportes de mantenimiento vial, a través de su plataforma Reporta Monterrey, llamadas al CIAC, 072; reportes personales. Con ello puede obtener un índice de satisfacción del servicio brindado, desglosado género y zona geográfica.
- Es posible realizar evaluaciones con diferentes enfoques a partir de un análisis de evaluabilidad del programa. El Municipio, de acuerdo con su Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021 ha adoptado la Agenda 2030 y a sus Objetivos del Desarrollo sostenible. Por su cercanía a la población, es importante conocer cuál ha sido el avance del Municipio y su contribución en lograr los ODS en beneficio de las personas y su bienestar, cuidado de medio ambiente y un desarrollo económico incluyente, mediante la implementación de sus programas desde su proceso de formulación, ejecución y evaluación.
- Es posible aprovechar la diversa información que genera a través de los diversos medios de comunicación con los cuales el ciudadano reporta los baches y daños al pavimento de vialidades. Con ello, y utilizar las Tecnologías de la Información, minería de datos crear una base de datos con la cual se pueda recuperar información socioeconómica de las personas que realizan los reportes. Con ello se puede dar un seguimiento, y difundir estos resultados de confianza del ciudadano en sus instituciones.
- Es posible que la Secretaría de Infraestructura Vial formule los componentes del programa en función de una necesidad que es atendida mediante los procedimientos destinados a mantenimiento de infraestructura vial (P-SIV-VIP-01), señalización y adecuaciones viales (P-SIV-IVM-02), e instalación de reductores de velocidad (P-SIV-IVM-03).
- Es posible perfeccionar los contratos elaborados para adquisición de insumos necesarios para el bacheo y recarpeteo de vialidades municipales. La descripción de los insumos no debe presarse a confusión con conceptos de construcción, para efectos de medición y pago, definir unidades de medida que establecen las normas de la SCT, y respecto al control de calidad, especificar cuáles son las normas aplicables para los insumos adquiridos.
- Es posible definir el presupuesto por componentes del programa. Una vez definidos los componentes, es decir productos generados por el programa y puestos a disposición de la población objetivo, se realiza un costeo de los materiales necesarios para su realización por cada componente.
- Es posible implementar un sistema de gestión de la información del programa. Esto es, darle un orden y coherencia a datos e información, control y validación con base en los manuales y lineamientos que regulan los diversos procesos y actividades. De modo que se garantiza la integridad, publicidad en el Portal Oficial del Municipio.

- Los indicadores estratégicos (Fin y Propósito) así como los de nivel de gestión (Componentes y actividades), presentan resultados calculados de manera diferente a la estipulada en el método de cálculo establecido en su ficha técnica y en la Tabla Maestra de Indicadores. Los operadores calculan porcentajes en lugar de variaciones, se presentan metas incompatibles con el sentido del indicador (ascendente o descendente); se manifiestan cumplimientos inferiores a la meta o cumplimientos de meta superiores al 100%, y metas alcanzadas durante el primer semestre del ejercicio; Los medios de verificación no son públicos, de modo que la verificación del indicador se hizo con los datos proporcionados por la Entidad.
Si bien se cuenta con marco normativo municipal para la Implementación del PbR y el SED, este no aprovecha las tecnologías de la información para ser más eficiente.
- Es posible para el programa Construcción y Mantenimiento de Calles, verificar de manera aleatoria, la calidad de las mezclas asfálticas que suministra el proveedor para realiza principalmente el mantenimiento rutinario o preventivo mediante bacheo de la superficie de pavimentos. Las superficies de pavimento se ven sometidas a esfuerzos de trabajo constantes, a su vez los factores climáticos tienen efectos negativos, lo cual se refleja en distintos tipos de fallas. La durabilidad tanto de pavimentos como de los bacheos depende de la calidad de los asfaltos y el control en los procesos de aplicación.
- Es posible fomentar la participación ciudadana en acciones de contraloría Social o presupuesto participativo.
- Es posible que los responsables del programa implementen un mecanismo de evaluación sobre la satisfacción del ciudadano usuario tanto en el nivel de atención, si recibió el servicio que esperaba, y cómo manejar las inconformidades que se presenten. Lo cual se puede implementar como piloto, desde la aplicación “Reporta Monterrey”, ya que es el medio de comunicación más usado por la ciudadanía para reportar desperfectos en pavimentos viales.
- Es posible documentar los resultados del programa al usar estrategias como benchmarking o evaluaciones de impacto.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras

- Es posible fortalecer el marco regulatorio de las acciones de promoción de obra pública pues estas son importantes para la divulgación de obra pública y los fines de comunicación social de la Administración Municipal. En la revisión de manuales y procedimientos, la DOP no considera las acciones de difusión en sus lineamientos administrativos.
- Es posible adecuar la vinculación del PPSOP. Pues la que presenta hacia el Objetivo III.2. Contribuir al mejoramiento de la calidad de vida con una planeación urbana ordenada y sustentable para la población del Municipio de Monterrey. En el diagnóstico 2021, el programa se vincula con la Estrategia III.2.1. Actualización de los planes de Desarrollo Urbano del Municipio de Monterrey,

empero, no se asocia el objetivo del programa.

- Es posible aprovechar las fuentes de información con que cuenta el programa, donde registra las peticiones de obra originadas en las colonias y comunidades; los proyectos ejecutivos de las obras cuentan con información de los beneficiarios de las zonas donde se ejecuta la obra pública, se puede aprovechar la aplicación de Cuestionario Único de Información Socioeconómica (CUIIS) o la evaluación solicitada en el Anexo III de Programa de Capacitación de la Planeación del Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social (Secretaría de Bienestar, 2021).
- Es posible realizar evaluaciones con diferentes enfoques a partir de un análisis de evaluabilidad del programa. El Municipio, de acuerdo con su Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021 ha adoptado la Agenda 2030 y a sus Objetivos del Desarrollo sostenible. Por su cercanía a la población, es importante conocer cuál ha sido el avance del Municipio y su contribución en lograr los ODS en beneficio de las personas y su bienestar, cuidado de medio ambiente y un desarrollo económico incluyente, mediante la implementación de sus programas desde su proceso de formulación, ejecución y evaluación.
- Es posible que los operadores del programa aprovechen la información contenida en CUIIS usados por el FISM, pues proporcionan gran cantidad de información que sistematizada adecuadamente permite al Municipio conocer sus fortalezas y debilidades. Aplicarlo, mediante un muestreo estadístico o censo de la población en áreas que se ejecutan obras Prioritarias o Emblemáticas de la Administración Municipal constituiría una fuente de información que enriquecería los procesos de planeación de corto y mediano plazo.
- Es posible implementar un sistema de gestión de la información del programa. Esto es, darle un orden y coherencia a datos e información, control y validación con base en los manuales y lineamientos que regulan los diversos procesos y actividades. De modo que se garantiza la integridad, publicidad en el Portal Oficial del Municipio.
- Es posible documentar los resultados del programa al usar estrategias como benchmarking o evaluaciones de impacto.

2.2.3 Debilidades:

Movilidad

- En el diagnóstico no se define el problema público bajo estándares de SHCP o CONEVAL, las relaciones de causa - efecto no son claras y carecen de evidencia cuantitativa y empírica que los sustente.
- El diagnóstico del programa carece de información o evidencia que sustente la razón para realizar las intervenciones de mantenimiento y modernización de la señalética horizontal y vertical, a los semáforos; de igual modo para sustentar la

reingeniería de cruceros, la impartición de pláticas de seguridad vial y la realización de operativo de control, ya sea de alcoholemia, documentos o control de peso y dimensiones.

- El diagnóstico del programa hace definiciones genéricas para la población potencial, objetivo y atendida por los programas.
- El programa no identifica a su población atendida o área de enfoque, a su vez, la descripción del tipo de apoyo otorgado, es decir los componentes, no es clara, pues no se apega a la Metodología del Marco Lógico por lo que no cumple con la sintaxis requerida.
- El diseño de indicadores del programa cumple en promedio 62% con los criterios claros, relevantes, económicos, monitorearles, adecuados y de aporte marginal, (CREMAA), criterios que son de observancia obligatoria de acuerdo con la norma emitida por el CONAC.
- El contenido de las fichas técnicas de indicadores (FTI) de programa tiene un porcentaje de cumplimiento de 63%, debido a calidad de su información. Si bien se cuenta con todos los elementos de la FTI, su información presenta inconsistencias internas y externas. Las FTI de indicador publicada en el Portal Oficial del Municipio difieren en ciertos aspectos al contenido de la Tabla Maestra de Indicadores. A su vez, la Tabla Maestra de indicadores difiere en la información presentada en la Matriz de Seguimiento de Metas.
- El programa no cuenta con una estrategia de cobertura, en la cual se definen metas de atención anual, además, se considera el medio y largo plazo de atención, al diseño y diagnóstico del programa.
- El programa no cuenta con información que indique cómo ha sido la evolución de la cobertura en términos de su población o área de enfoque potencial, objetivo y atendida. De igual modo, no presenta información sobre el número de beneficiarios en los diferentes ejercicios que ha operado el programa.
- El programa no cuenta con diagramas de flujo para cada uno de los componentes que ofrece. Los componentes 1, 2, 3 no cuentan con procedimiento para su ejecución publicado en el Portal Oficial del Municipio. A su vez, en el procedimiento P-SIV-IVM-02 no se cuenta con una vinculación con la Secretaría de Infraestructura Vial para dar seguimiento a la solicitud de modificación geométrica.
- El Programa de Movilidad, incluye procedimientos relacionados con la planeación y la disposición de servicios, y entrega de apoyos; sin embargo, estos no logran ser eficaces ni suficientes para lograr el objetivo de cada procedimiento puesto que no se incluyen etapas que realiza realmente. Aunado a ello, carece de un procedimiento relacionado con acciones de contraloría social y satisfacción de ciudadano usuario.

- La Unidad Responsable del Programa no proporcionó un lineamiento para realizar la adquisición de insumos para la generación de los componentes del programa bajo las mejores condiciones de calidad, precio y oportunidad. Así mismo, en el Portal Oficial del Municipio, no se presenta información relativa a las adquisiciones asociadas al programa, sin contar el presupuesto de egresos en su clasificación funcional.
- La Unidad Responsable del Programa no proporcionó un documento en el cual se pueda verificar que la cantidad y calidad de los trabajos realizados por el programa en materia de mantenimiento y modernización de semáforos, reingeniería y diseño de cruces, pláticas de cultura vial, delimitación de carriles, y operativos viales.
- El programa carece de aplicaciones informáticas que sistematicen la información de la gestión del programa. Cada Unidad realiza en hojas de cálculo el registro de sus datos, que comparte con la Unidad de Análisis. Este proceso no cuenta con controles de validación de datos. La información relacionada con indicadores del programa presenta discrepancias entre las diversas hojas de monitores de indicadores.
- Los indicadores estratégicos (Fin y Propósito) así como los de nivel de gestión (Componentes y actividades), presentan resultados calculados de manera diferente a la estipulada en el método de cálculo establecido en su ficha técnica y en la Tabla Maestra de Indicadores. Los operadores calculan porcentajes en lugar de variaciones, se presentan metas incompatibles con el sentido del indicador (ascendente o descendente); se manifiestan cumplimientos inferiores a la meta o cumplimientos de meta superiores al 100%, y metas alcanzadas durante el primer semestre del ejercicio; Los medios de verificación no son públicos, de modo que la verificación del indicador se hizo con los datos proporcionados por la Entidad. Si bien se cuenta con marco normativo municipal para la Implementación del PbR y el SED, este no aprovecha las tecnologías de la información para ser más eficiente.
- El programa carece de un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población objetivo o área de enfoque. Por lo que se desconoce cuán satisfecha está la población con la intervención gubernamental en materia de movilidad.
- El programa no genera información que permita medir los efectos netos o resultados a largo plazo.
- El diagnóstico del programa no reconoce la contribución transversal a una política pública que enfrenta un problema común, así como enfoque al logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible y Derechos Humanos.

Construcción y Mantenimiento de Calles

- El problema que busca resolver el programa está formulado como una “Falta de mantenimiento vial continuo en las calles del Municipio de Monterrey” de tal modo que no cumple con los términos de la Metodología del Marco Lógico, ya que no tiene una condición reversible, y no expresa claramente a la población o área de enfoque.
- El diagnóstico del programa carece de información o evidencia que sustente la razón para realizar las intervenciones de reparación de carpeta asfáltica y delimitación de carriles, en las vialidades de competencia municipal. Si bien expresa la cantidad de trabajo realizada en ejercicios anteriores, es necesaria la justificación técnica, económica y seguridad vial para realizar el mantenimiento vial.
- En el diagnóstico 2021 del programa, la población objetivo del programa se define como “Ciudadanos que habitan en el Municipio de Monterrey”, en tanto, la población potencial “Ciudadanos que transitan por las calles y avenidas del Municipio de Monterrey”. Estas definiciones son excluyentes entre sí, y excluyen de los beneficios del programa a personas que no forman parte de la ciudadanía. Además, al cuantificar la población objetivo el diagnóstico cita al total de la población, lo cual incluye población ciudadana y no ciudadana. Por último, la población definida no se considera en el resumen narrativo de propósito.
- El diagnóstico no define adecuadamente la población objetivo, y en consecuencia no se cuenta con características de la población o área de enfoque atendida.

En el propósito del programa debe incluir a la población objetivo o área de enfoque. A su vez, la descripción del tipo de apoyo otorgado, que de acuerdo con la Metodología del Marco Lógico corresponde a los Componentes, no describe a los productos o servicios que realiza el programa, pues su resumen narrativo no cumple con la sintaxis requerida, esto es:

Cumplir con el programa de Solicitudes Ciudadanas y cumplir con los programas de mantenimiento vial.

De la información presupuestal y la entrevista con personal responsable, el programa realiza acciones de mantenimiento a pavimentos, por lo cual el producto puede considerarse se define como una consecuencia de ello.

- El diseño de indicadores del programa cumple en promedio 33% con los criterios claros, relevantes, económicos, monitoreables, adecuados y de aporte marginal (CREMAA)
- El contenido de las fichas técnicas de indicadores (FTI) de programa tiene un porcentaje de cumplimiento de 69%, debido a calidad de su información. Si bien se cuenta con todos los elementos de la FTI, su información presenta inconsistencias internas y externas. Las FTI de indicador publicada en el Portal Oficial del Municipio difieren en ciertos aspectos al contenido de la Tabla Maestra de Indicadores. A su vez, la Tabla Maestra de indicadores difiere en la información presentada en la Matriz de

Seguimiento de Metas.

- El programa no cuenta con una estrategia de cobertura, en la cual se definen metas de atención anual, donde se considera el medio y largo plazo de atención, al diseño y diagnóstico del programa.
- El programa no cuenta con información que indique cómo ha sido la evolución de la cobertura en términos de su población o área de enfoque potencial, objetivo y atendida. De igual modo, no presenta información sobre el número de beneficiarios en los diferentes ejercicios que ha operado el programa.
- El programa no genera información que permita medir los efectos netos o resultados a largo plazo.
- El diagnóstico del programa no reconoce la contribución transversal a una política pública que enfrenta un problema común, así como enfoque al logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible y Derechos Humanos.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras

- No se expresa con claridad la vinculación de programa con los ODS, la redacción del Fin “Contribuir a la implementación de obra pública de calidad que corresponda a las necesidades de crecimiento urbano mediante la conciencia y sentido de pertenencia de la ciudadanía” no menciona los ODS, ni se da seguimiento a alguno de sus indicadores.
- La población o área de enfoque atendida del programa no está claramente definida, de manera que se pueda medir un efecto positivo en ella, producto del programa.
- La descripción del tipo de apoyo otorgado, que de acuerdo con la Metodología del Marco Lógico corresponde a los Componentes, no describe a los productos o servicios que realiza el programa, pues su resumen narrativo no cumple con la sintaxis requerida, esto es: “Peticiónes ciudadanas de necesidades de obra” y “Promoción y difusión de la obra pública durante el proceso de ejecución con la ciudadanía”.

De la información presupuestal y la entrevista con personal responsable, el programa realiza acciones de mantenimiento a pavimentos, por lo cual el producto puede considerarse se define como una consecuencia de ello.

- El diseño de indicadores del programa cumple en promedio 65% con los criterios claros, relevantes, económicos, monitoreables, adecuados y de aporte marginal, (CREMAA).
- El contenido de las fichas técnicas de indicadores (FTI) de programa tiene un porcentaje de cumplimiento de 61%, debido a calidad de su información. Si bien se cuenta con todos los elementos de la FTI, existen discrepancias en su información. Las FTI de indicador publicada en el Portal Oficial del Municipio difieren en ciertos aspectos al contenido de la Tabla Maestra de Indicadores.

- El programa no cuenta con una estrategia de cobertura, en la cual se definen metas de atención anual, donde se considera el medio y largo plazo de atención, al diseño y diagnóstico del programa.
- El programa no cuenta con información que indique cómo ha sido la evolución de la cobertura en términos de su población o área de enfoque potencial, objetivo y atendida. De igual modo, no presenta información sobre el número de beneficiarios en los diferentes ejercicios que ha operado el programa.
- Los indicadores estratégicos (Fin y Propósito) así como los de nivel de gestión (Componentes y actividades), presentan resultados calculados de manera diferente a la estipulada en el método de cálculo establecido en su ficha técnica y en la Tabla Maestra de Indicadores. Los operadores calculan porcentajes en lugar de variaciones, se presentan metas incompatibles con el sentido del indicador (ascendente o descendente); se manifiestan cumplimientos inferiores a la meta o cumplimientos de meta superiores al 100%, y metas alcanzadas durante el primer semestre del ejercicio; Los medios de verificación no son públicos, de modo que la verificación del indicador se hizo con los datos proporcionados por la Entidad.
Si bien se cuenta con marco normativo municipal para la implementación del PbR y el SED, este no aprovecha las tecnologías de la información para ser más eficiente.
- El programa carece de un mecanismo para medir la percepción de la población respecto de los resultados del programa. Las actas de entrega recepción, no pueden considerarse plenamente para medir la satisfacción del ciudadano usuario ya que no considera la opinión de otros beneficiarios que no participaron en el comité de obras o representante de beneficiario. Además, que no está sistematizada, y su uso requiere indagar acta por acta.
- El programa no genera información que permita medir los efectos netos o resultados a largo plazo. El índice de Desarrollo Humano, el índice de Ciudades Prósperas, son ejemplos de indicadores que miden resultados a largo plazo y tienen componentes relacionados con la infraestructura.
Una vez atendidas las recomendaciones en materia de indicadores, tanto de gestión como estratégicos.
- El diagnóstico del programa no reconoce la contribución transversal a una política pública que enfrenta un problema común, así como enfoque al logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible y Derechos Humanos.

2.2.4 Amenazas:

Movilidad

- La cantidad de recursos económicos provenientes de fuentes de financiamiento federal y estatal son susceptibles de reducción

ante un fenómeno de aumento de la inflación, así como una disminución en la recaudación de impuestos al compararse con cifras previas de la pandemia.

Construcción y Mantenimiento de Calles

- La cantidad de recursos económicos provenientes de fuentes de financiamiento federal y estatal son susceptibles de reducción ante un fenómeno de aumento de la inflación, así como una disminución en la recaudación de impuestos al compararse con cifras previas de la pandemia.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras

- La cantidad de recursos económicos provenientes de fuentes de financiamiento federal y estatal son susceptibles de reducción ante un fenómeno de aumento de la inflación, así como una disminución en la recaudación de impuestos al compararse con cifras previas de la pandemia.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.1 Describir brevemente las Conclusiones:

Movilidad

Este programa es de gran relevancia para la ciudad ya que contribuye en gran medida al Derecho a la Movilidad, reciente mente reconocido en la Constitución Política de los estados Unidos Mexicanos, por lo que es de suma importancia que se garantice su continuidad en el que hacer de la Administración Municipal ya que sus acciones no sólo benefician a nivel local, sino que contribuyen ampliamente al cumplimiento de estrategias estatales.

Sin embargo, es importante solventar las deficiencias que existen en la ejecución del mismo, primeramente, en la fundamentación teórico-empírica del problema que busca resolver y con una definición más adecuada de la población o el área de enfoque que se busca beneficiar con el mismo con el objetivo de conocer la cobertura del programa y poder medir los efectos a largo plazo del mismo. Finalmente, es necesario redactar los indicadores de una manera más clara, así como realizar una mejor medición de los mismos.

Construcción y Mantenimiento de Calles

El programa de Construcción y Mantenimiento de Calles contribuye igualmente a garantizar el Derecho a la Movilidad, sin embargo, en este caso se realiza a través de la infraestructura para la movilidad por lo que la continuidad del mismo es indispensable para dicho objetivo.

La continuidad de este programa requiere una mejor definición del problema al que está orientado a partir de información teórico-empírica, de igual manera, la definición de la población beneficiaria o área de enfoque requiere de una mejor definición, además de abrir la posibilidad de recabar información socioeconómica de las mismas ya que el programa cuenta con diversos medios para recabar dicha información, así como para establecer un vínculo más preciso con los beneficiarios. También es importante mejorar el cumplimiento de los indicadores y mejorar su redacción, así como su medición.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Por su naturaleza, el Programa de Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas se caracteriza por tener gran contacto entre la ciudadanía y la Administración Municipal. Además, al igual que los programas antes mencionados contribuye en parte a garantizar el derecho a la Movilidad a través de la generación de infraestructura pública, acciones que no son limitativas ya que dentro de sus componentes se encuentran otros que no tienen un vínculo directo para la movilidad de las persona y mercancías dentro de la ciudad.

Este programa presenta deficiencias muy similares a los anteriores, como es la definición de la población beneficiaria y de enfoque que son están definidas claramente, por lo cual no se determina la cobertura del programa, así mismo, no se establecen los productos y servicios que proporcionan y los indicadores presentan deficiencias en su medición, además de esto, existen problemas en la divulgación de las obras públicas realizadas, lo cual es de gran relevancia porque esto representa una gran parte del objetivo del programa y finalmente, a pesar de que existen diversas plataformas que proporcionan información a la Unidad Responsable, esta no recaba información de carácter socioeconómico. Solventar estos problemas que presenta el programa es de gran importancia para su continuidad.

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:

Movilidad

- 01 - Específica - Media - Crear un padrón de beneficiarios participantes en las pláticas de cultura vial, tanto de instituciones

educativas como de empresas, en las cuales se registre género, edad, nivel de escolaridad y un grado o calificación de aprovechamiento de curso. Así mismo, derivado de los operativos de control anti-alcohol, y su bitácora, crear un registro de conductores con datos género, edad, grado escolaridad, nivel de ingreso, nivel de ebriedad, reincidencia, sanción impuesta y resultado esperado como una disminución en la reincidencia y menor incidencia de conductores alcoholizados.

- 02 - Específica - Alta - Incorporar en el diagnóstico información teórico-empírica que sustente las causas del problema, con lo cual dará sustento a las actividades y componentes del Programa.
- 03 - Interinstitucional - Alta - Una vez atendidas las recomendaciones que considere pertinentes la Unidad Responsable, realizar junto con la Contraloría Municipal, un análisis de evaluabilidad del programa Movilidad, donde se consideren entre otros, temas el cumplimiento de la Agenda 2030 y su alineación hacia los Objetivos del Desarrollo Sostenible, así como el Control Interno bajo una perspectiva riesgos (COSO ERM), que soporte la decisión de cuál es más benéfica realizar con participación de evaluadores externos o internos, y que finalmente incluya las necesidades de conocimientos, retroalimentación por parte de las personas responsables del programa.
- 04 - Específica - Media - Dar seguimiento a las personas que participan en las pláticas de cultura vial y de quienes son detenidos en operativos vehiculares de alcoholemia, (con reserva de datos personales y de seguridad), a fin de obtener información sobre el resultado de estas actividades en la población atendida y así verificar el impacto de largo plazo del programa.
- 05 - Institucional - Alta - Reorganizar los componentes 3 y 4 a programas con mayor afinidad como Prevención del Delito, Cultura Cívica; y programas que atienden a la seguridad pública y vialidad, a fin de contar con una cobertura más clara y definir una estrategia de atención.
- 06 - Específica - Media - Incluir en los informes de Gobierno un enfoque de resultados al mencionar los programas que desarrolla y los resultados logrados por la Administración Municipal.
- 07 - Interinstitucional - Alta - Fomentar la participación ciudadana, en acciones de contraloría social y en relación con los componentes 1 y 3, o en su caso mediante la formulación del presupuesto participativo, con forme al artículo 13 de la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Nuevo León.
- 08 - Específica - Media - Sustentar los resultados del programa mediante la investigación documental de las mejores prácticas y resultados obtenidos por programas semejantes en otros municipios o ciudades, o en su caso, considerar la implementación de evaluaciones de impacto a fin de verificar que los resultados logrados en la población, en materia de hechos de tránsito son

producto del programa.

- 09 - Específica - Alta - Definir el problema público bajo los preceptos de SHCP, con relaciones lógico causales claras en el árbol de problemas validadas. Así mismo, se incluyan efectos más claros. Ambos aspectos con sustento cuantitativo o empírico.
- 10 - Específica - Media - Incluir en el nivel de Fin o Propósito de la MIR del programa el indicador de velocidad promedio de los vehículos en las vialidades de importancia como resultado de la modernización de semáforos y rediseño de cruceros.
- 11 - Específica - Alta - Reformular los conceptos de población o área de enfoque, para las categorías potencial, objetivo y atendidas por los programas e incluirlas en el diagnóstico correspondiente.
- 12 - Específica - Alta - Identificar a su población o área de enfoque atendida para conocer sus características, definir sus componentes como un producto o servicio a disposición de las personas de acuerdo a las pautas metodológicas proporcionadas por la SHCP en su curso en línea Presupuesto Basado en Resultados.
- 13 - Específica - Alta - Realizar el diseño de indicadores a través de los lineamientos emitidos por el CONAC para indicadores de desempeño, así como las recomendaciones hechas por la Unidad de Evaluación al Desempeño (UED) de la SHCP en su diplomado Presupuesto Basado en Resultados a fin de aumentar el cumplimiento de los criterios CREMAA.
- 14 - Específica - Alta - Asegurar la concordancia entre nombre de indicador, variables método de cálculo, línea base, meta, dimensión, sentido del indicador, frecuencia de medición acorde al nivel de la MIR, definir metas hacia resultados sin olvidar la capacidad técnica, económica y humana instalada de las direcciones responsables.
- 15 - Específica - Alta - Definir en el diagnóstico del programa una cobertura para las acciones del programa. Esto es la identificación y caracterización de la población o área de enfoque a quien se dirigen los objetivos del programa en cuestión, es decir los beneficiarios de las acciones de modernización y mantenimiento del señalamiento horizontal, vertical, lumínico, reingeniería de cruceros, y cultura vial.
- 16 - Específica - Alta - Desarrollar un registro digital que haga patente la evolución de la cobertura de acuerdo con la definición de su población potencial, objetivo y atendida o beneficiaria, en cada ejercicio presupuestal que haya operado el programa.
- 17 - Específica - Media - Elaborar diagramas de flujo para los componentes 1, 2, y 3 del programa y publicarlo en el Portal Oficial del Municipio.
- 18 - Específica - Media - Revisar los procedimientos de planeación (definición de necesidades), producción de bienes o servicios (adquisición de insumos y ejecución del servicio) del programa; y fortalecer la eficacia y suficiencia y lograr el resultado

estipulado en ellos.

- 19 - Interinstitucional - Alta - Elaborar un documento que sustente el proceso de adquisición de insumos dentro del marco de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Contratación de Servicios del Estado de Nuevo León y su Reglamento; así como el Reglamento de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Gobierno Municipal de Monterrey.
- 20 - Específica - Alta - Desarrollar una bitácora, y un registro sistematizado y digitalizado en el cual se pueda verificar la cantidad y calidad de los productos de acuerdo las necesidades determinadas y las normas de calidad establecidas para sus productos.
- 21- Interinstitucional - Alta - Diseñar un sistema de gestión de información del programa mediante aplicaciones de cómputo en la nube, ofimática, de tal manera que los datos capturados en cada etapa del programa generen información confiable para el personal involucrado, con formatos digitales y públicos para rendición de cuentas, análisis e investigación.
- 22 - Interinstitucional - Alta - Se recomienda implementar un proceso de control de información de indicadores en la Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Cumplimiento de Metas y la Ficha Técnica de Indicadores, a fin de asegurar la calidad de la información presentada en los diversos instrumentos de rendición de cuentas ante el ayuntamiento y la población en general. Así mismo, fortalecer al capital humano en el diseño de indicadores para resultados.
- 23 - Específica - Media - Implementar un mecanismo que mida la satisfacción del ciudadano usuario o beneficiario de los productos que genera el programa, en un proceso piloto para iniciar con la impartición de pláticas de cultura vial.
- 24 - Específica - Media - Crear registro sistematizado de información sobre los resultados esperados del programa, a nivel Fin y Propósito, como la reducción anual de remisiones de conductores en estado etílico, reducción anual del monto de daños materiales por Hechos de Tránsito, el impacto económico de los traumatismos causados por el tránsito; la exposición a los traumatismos causados por el tránsito.
- 25 - Específica - Media - Incorporar en el Diagnóstico del Programa, un análisis transversal sobre su contribución hacia la atención de una necesidad o mitigación de un problema en común junto con otros programas presupuestación, con un enfoque al logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible y Derechos Humanos.
- 26 - Interinstitucional - Alta - Prever escenarios de acción para asegurar financiamiento con fuentes de recursos propios, estatales o federales en caso de que los recursos destinados al programa disminuyan.

Construcción y Mantenimiento de Calles

- 01 - Interinstitucional - Media - Evaluar la factibilidad de implementar un sistema de gestión de pavimentos del Municipio, de manera las Unidades Responsables del cuenten con información de calidad para determinar el grado de intervención para el mantenimiento de pavimentos.
- 02 - Específica - Baja - Reformular la reacción del Fin en la cual integre conceptos del Objetivo del Desarrollo Sostenible al cual ha sido vinculado. A su vez asociar metas e indicadores para mostrar una vinculación más clara del programa hacia los ODS.
- 03 - Específica - Media - Crear un registro con datos como género, edad, zona de residencia, ubicación del daño a la superficie de rodamiento, medio utilizado para realizar el reporte, procedencia de atención, fecha de atención, calificación de la atención.
- 04 - Interinstitucional - Alta - Una vez atendidas las recomendaciones que considere pertinentes la Unidad Responsable, realizar junto con la Contraloría Municipal, un análisis de evaluabilidad del programa Construcción y Mantenimiento de Calles, donde se consideren entre otros, temas el cumplimiento de la Agenda 2030 y su alineación hacia los Objetivos del Desarrollo Sostenible, que soporte la decisión de cuál es más benéfica realizar con participación de evaluadores externos o internos, y que finalmente incluya las necesidades de conocimientos, retroalimentación por parte de las personas responsables del programa.
- 05 - Específica - Media - Dar seguimiento a las personas que participan en el programa al reportar baches y daños al pavimento de las vialidades del Municipio. A partir de información socioeconómica como género, edad, tipo de dispositivo usado para reportar, ocupación, domicilio, con lo cual se puede caracterizar a la población usuaria, dar seguimiento a este ejercicio de participación.
- 06 - Específica - Media - Considerar la alternativa de definir una necesidad que debe atender la SIV, en lugar de un problema público, y definir sus componentes con base en los productos descritos en sus manuales de procedimientos P-SIV-VIP-01, P-SIV-IVM-02 y P-SIV-IVM-03.
- 07 - Interinstitucional - Media - Evaluar junto con la Dirección Jurídica de la Secretaría del Ayuntamiento, la posibilidad de perfeccionar en futuros contratos, la descripción de los insumos a adquirir sin que se preste a confusión con conceptos de obra; así como definir la unidad de medida y pago; y citar la norma de calidad de acuerdo con el marco normativo de SCT en materia de asfaltos y materiales pétreos para pavimentos y estructuras.
- 08 - Específica - Media - Una vez atendidas las recomendaciones que la Unidad Responsable considere pertinentes en relación con la definición de componentes, realizar un costeo de materiales, maquinaria y equipo necesario para generar cada uno de los ellos.

- 09 - Interinstitucional - Media - Una vez atendidas las recomendaciones que la Unidad Responsable considere pertinentes, evaluar la posibilidad de implementar un sistema de gestión de la información generada por el programa.
- 10 - Interinstitucional - Alta - Se recomienda implementar un proceso de control de información de indicadores en la Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Cumplimiento de Metas y la Ficha Técnica de Indicadores, con base en los lineamientos para el diseño de indicadores de desempeño emitidos por el CONAC, a fin de asegurar la calidad de la información presentada en los diversos instrumentos de rendición de cuentas ante el ayuntamiento y la población en general. Así mismo, fortalecer al capital humano en el diseño de indicadores para resultados.
- 11 - Interinstitucional - Media - Evaluar la factibilidad de implementar o contratar los servicios de un laboratorio de control de calidad de asfaltos y materiales para trabajos de bacheo, recarpeteo, a fin de mantener los resultados por más tiempo.
- 12 - Interinstitucional - Alta - Fomentar la participación ciudadana, en acciones de contraloría social y en relación con las acciones de bacheo, o en su caso mediante la formulación del presupuesto participativo, con forme al artículo 13 de la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Nuevo León.
- 13 - Específica - Media - Evaluar la factibilidad y en su caso, implementar un mecanismo de evaluación de satisfacción del ciudadano usuario desde la aplicación “Reporta Monterrey”.
- 14 - Específica - Media - Sustentar los resultados del programa mediante la investigación documental de las mejores prácticas y resultados obtenidos por programas semejantes en otros municipios o ciudades, o en su caso, considerar la implementación de evaluaciones de impacto a fin de verificar que los resultados logrados en la población, en materia de seguridad vial, son producto del programa.
- 15 - Específica - Alta - Definir el problema público bajo los preceptos de SHCP, con relaciones lógico causales claras en el árbol de problemas validadas. Así mismo, se incluyan efectos más claros. Ambos aspectos con sustento cuantitativo o empírico.
- 16 - Específica - Alta - Fortalecer el contenido teórico empírico del diagnóstico a fin de sustentar con fundamentos técnicos, económicos y de seguridad vial, la justificación del programa como parte de la acción de gobierno.
- 17 - Específica - Alta - Definir en el diagnóstico del programa a la población o área de enfoque potencial y objetivo; y presentar su cuantificación que corresponda a la población o área de enfoque definida.
- 18 - Específica - Alta - Reformular el resumen narrativo de Propósito de acuerdo con los lineamientos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en su Diplomado Presupuesto basado en Resultados 2020 0 2021.

- 19 - Específica - Alta - Realizar el diseño de indicadores a través de los lineamientos emitidos por el CONAC para indicadores de desempeño, así como las por la SHCP a fin de garantizar que cumplan en su totalidad con los criterios CREMAA
- 20 - Específica - Alta - Asegurar la concordancia entre nombre de indicador, variables método de cálculo, línea base, meta, dimensión, sentido del indicador, frecuencia de medición acorde al nivel de la MIR, definir metas hacia resultados sin olvidar la capacidad técnica, económica y humana instalada de las direcciones responsables.
- 21 - Específica - Alta - Definir una estrategia de cobertura en función de las diferentes tipologías de vialidad, tipos de pavimento, superficies, aforos vehiculares, vialidades con mayor frecuencia de bacheo, a fin de establecer las prioridades o focalización del programa además de distinguir metas anuales de las de se establecen para el periodo de la Administración.
- 22 - Específica - Alta - Desarrollar un registro digital que mida la evolución de la cobertura de acuerdo con la definición de su población potencial, objetivo y atendida o beneficiaria, en cada ejercicio presupuestal que haya operado el programa.
- 23 - Específica - Media - Crear registro sistematizado de información sobre los resultados esperados del programa, a nivel Fin y Propósito, mediante indicadores como el tiempo de traslado de los usuarios de las vialidades, índice de servicio, entre otros que puede considerar la Secretaría de Infraestructura Vial.
- 24 - Específica - Media - Incorporar en el diagnóstico del programa un análisis transversal sobre su contribución hacia la atención de una necesidad o mitigación de un problema en común junto con otros programas presupuestación, con un enfoque al logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible y Derechos Humanos.
- 25 - Interinstitucional - Alta - Prever escenarios de acción para asegurar financiamiento con fuentes de recursos propios, estatales o federales en caso de que los recursos destinados al programa disminuyan.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras

- 01 - Interinstitucional - Media - Elaborar un lineamiento para normar, definir, costear, definir responsabilidades, realizar, controlar y medir las acciones de promoción de obra pública y servicios relacionados con la misma.
- 02 - Institucional - Media - Una vez atendidas las recomendaciones que la Unidad Responsable considere pertinentes y relacionas al diseño del programa, evaluar la posibilidad de reformular la vinculación del programa hacia Estrategia III.2.2. Desarrollo de infraestructura urbana enfocada en la escala humana y la movilidad sustentable, resultaría más adecuada.
- 03 - Institucional - Media - Crear un registro con datos como género, edad, zona de residencia, ubicación del daño a la superficie de rodamiento, medio utilizado para realizar el reporte, procedencia de atención, fecha de atención, calificación de la atención.

- 04 - Interinstitucional - Alta - Una vez atendidas las recomendaciones que considere pertinentes la Unidad Responsable, realizar junto con la Contraloría Municipal, un análisis de evaluabilidad del programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, donde se consideren entre otros, temas el cumplimiento de la Agenda 2030 y su alineación hacia los Objetivos del Desarrollo Sostenible, que soporte la decisión de cuál es más benéfica realizar con participación de evaluadores externos o internos, y que finalmente incluya las necesidades de conocimientos, retroalimentación por parte de las personas responsables del programa.
- 05 - Interinstitucional - Media - Implementar un mecanismo basado en los CUIS del FISM para recolectar información de las zonas en que se ejecutan obras de infraestructura básica, urbana y de movilidad, en las zonas de influencia de las obras. Con ello, la Administración Municipal contará con información y construcción de indicadores que le permiten diseñar, monitorear y evaluar los resultados de las inversiones físicas que han sido financiadas con recursos propios y de fondos y convenios estatales.
- 06 - Específica - Alta - Una vez atendidas las recomendaciones que la Unidad Responsable considere pertinentes, evaluar la posibilidad de implementar un sistema de gestión de la información generada por el programa.
- 07 - Específica - Media - Sustentar los resultados del programa mediante la investigación documental de las mejores prácticas y resultados obtenidos por programas semejantes en otros municipios o ciudades, o en su caso, considerar la implementación de evaluaciones de impacto a fin de verificar que los resultados logrados en la población, en materia de desarrollo social, movilidad, o crecimiento económico, son producto del programa.
- 08 - Específica - Alta - Definir el problema público bajo los preceptos de SHCP, con relaciones lógico causales claras en el árbol de problemas validadas. Así mismo, se incluyan efectos más claros. Ambos aspectos con sustento cuantitativo o empírico.
- 09 - Específica - Alta - Incorporar en el diagnóstico información teórico-empírica que sustente las causas del problema, con lo cual dará sustento a las actividades y componentes del programa.
- 10 - Específica - Alta - Considerar por parte de la Unidad Responsable reformular los objetivos estratégicos (Fin/Propósito) del programa para lograr una vinculación pertinente, aunado a ello, que se dé seguimiento a alguno de los indicadores correspondientes a los ODS para medir la contribución del programa.
- 11 - Específica- Alta - Definir la población beneficiada y contabilizar a las personas que habitan frente o cercanas a las áreas de influencia de las obras públicas ejecutadas.
- 12 - Específica - Alta - Reformular el resumen narrativo de propósito con la estructura [Población o área de enfoque] + [verbo

presente]+ [Resultado logrado], así como de los componentes a fin de describir un producto o servicio entregado puesto a disposición de la población de acuerdo con la estructura [Producto / servicio] + [Verbo Pasado Participio] + [Complemento descriptivo] como por ejemplo “Obras de infraestructura básica entregadas en zonas de atención prioritaria.” o “Infraestructura urbana realizada en zonas industriales”.

- 13 - Específica - Alta - Realizar el diseño de indicadores a través de los lineamientos emitidos por el CONAC para indicadores de desempeño, así como las por la SHCP a fin de garantizar que cumplan en su totalidad con los criterios CREMAA.
- 14 - Específica - Alta - Asegurar la concordancia entre nombre de indicador, variables método de cálculo, línea base, meta, dimensión, sentido del indicador, frecuencia de medición acorde al nivel de la MIR, definir metas hacia resultados sin olvidar la capacidad técnica, económica y humana instalada de las direcciones responsables.
- 15 - Específica - Alta - Definir una estrategia de cobertura para el programa, que estará acotada en función de la que establezcan las reglas de operación de los fondos aportaciones y transferencias estatales y federales, así como de los recursos propios que ejerza.
- 16 - Específica - Alta - Desarrollar un registro digital que mida la evolución de la cobertura de acuerdo con la definición de su población potencial, objetivo y atendida o beneficiaria, en cada ejercicio presupuestal que haya operado el programa.
- 17 - Interinstitucional - Alta - Implementar un proceso de control de información de indicadores en la Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Cumplimiento de Metas y la Ficha Técnica de Indicadores, con base en los lineamientos para el diseño de indicadores de desempeño emitidos por el CONAC, a fin de asegurar la calidad de la información presentada en los diversos instrumentos de rendición de cuentas ante el ayuntamiento y la población en general. Así mismo, fortalecer al capital humano en el diseño de indicadores para resultados.
- 18 - Específica - Alta - Implementar un mecanismo tal como una encuesta de campo o digital, que facilite al usuario beneficiario expresar su nivel de satisfacción con los resultados de las obras y acciones del programa, mediante un indicador de satisfacción y se pueda contrastar la situación anterior y posterior a la ejecución de lo obra pública de que se trate.
- 19 - Específica - Alta - Incorporar al programa indicadores de los efectos netos o resultados a largo plazo generados por el desarrollo de la infraestructura necesaria para la movilidad, el desarrollo social y crecimiento económico.
- 20 - Específica - Media - Incorporar en el diagnóstico del programa un análisis transversal sobre su contribución hacia la atención de una necesidad o mitigación de un problema en común junto con otros programas presupuestación, con un enfoque al logro de

los Objetivos del Desarrollo Sostenible y Derechos Humanos.

- 21 - Interinstitucional - Alta - Prever escenarios de acción para asegurar financiamiento con fuentes de recursos propios, estatales o federales en caso de que los recursos destinados al programa disminuyan.

4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA

4.1 Nombre del coordinador de la evaluación: Mtro. Alberto Vélez Valdés

4.2 Cargo: Evaluador coordinador

4.3 Institución a la que pertenece: Gubernamétrica

4.4 Principales colaboradores: Mtro. David Herrera Ramos y Mtro. Roberto Castañeda Tapia

4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación: resultados@gubernametrica.com

4.6 Teléfono (con clave lada): 844 1895641

5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA(S)

5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s): Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras

5.2 Siglas: MOV, CMC y PPSOP

5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s): Movilidad: Secretaría de Seguridad Pública; Construcción y Mantenimiento de Calles: Secretaría de Infraestructura Vial; Promoción Planeación y Supervisión de Obras: Secretaría de Obras Públicas

5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s): Poder Ejecutivo



5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s): Local	
5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) programa(s):	
5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s):	
5.6.2 Nombre(s) de (los) titular(es) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s) (nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada):	
Nombre: Cmdte. Guadalupe Eduardo Sánchez Quiroz, Comisario General Lic. Alejandro Martínez Gómez Arq. Alfonso Ramos Marroquín	Unidad administrativa: Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad Secretaría de Infraestructura Vial Secretaría de Obras Públicas
E-mail: guadalupe.sanchez@monterrey.gob.mx alejandro.gomez@monterrey.gob.mx alfonso.ramos@monterrey.gob.mx	Teléfono: (81) 81306565 (81) 24749730 (81) 81306333

6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN
6.1 Tipo de contratación: Contratación directa por tres proveedores
6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación: Dirección de Planeación y Evaluación del Desempeño de la Contraloría Municipal
6.3 Costo total de la evaluación: \$200,000 MXN, IVA incluido
6.4 Fuente de Financiamiento: Municipal



7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN

7.1 Difusión en internet de la evaluación:

http://www.monterrey.gob.mx/transparencia/Oficial/Index_ProgramaAnual.asp