

**Evaluación estratégica de consistencia y resultados de los programas de Movilidad,
Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de
Obras Públicas del ejercicio fiscal 2020 del Municipio de Monterrey, Nuevo León**

Informe final

Julio 2021



Índice

Índice	I
Glosario de términos	II
Resumen ejecutivo	IV
Introducción	1
Objetivos	3
Diseño metodológico y estrategia del trabajo de campo	4
Características de los programas	6
Normatividad aplicable y cumplimiento normativo	21
Evaluación de consistencia y resultados	24
I. Diseño.....	24
II. Planeación y Orientación a Resultados.....	53
III. Cobertura y focalización.....	64
IV. Operación.....	70
V. Percepción de la población o área de enfoque atendida.....	105
VI. Resultados.....	107
VII. Enfoques transversales.....	110
Análisis FODA y hallazgos	116
Recomendaciones de mejora y resultados esperados.....	138
Conclusiones	174
Referencias y anexos	180

Glosario de términos

Aspectos susceptibles de mejora. Recomendaciones derivadas de una evaluación externa que el órgano responsable del programa ha considerado pertinente atenderlas mediante acciones que implican un seguimiento, a efecto de optimizar el programa para obtener resultados esperados a determinados plazos.

Ciclo presupuestario. Proceso que permite organizar en distintas etapas (planeación, programación, presupuestación, ejercicio y control, seguimiento, evaluación y rendición de cuentas) el ejercicio de los recursos públicos en un determinado período.

Evaluación externa de programas. Valoración de las características de un programa con base en estándares de calidad, cobertura, eficacia, eficiencia o economía y con una metodología que permite obtener hallazgos objetivos y útiles para la toma de decisiones.

Hecho de tránsito¹. Todo suceso que ocurre en vía pública, con vehículos motrices o no, que alteran el curso regular de la vida cotidiana, cuyos resultados son fortuitos o indeseables, que pueden repercutir en un saldo de muertos, heridos o daños materiales.

Indicador. Instrumento de medida que muestra la situación y tendencia de un fenómeno específico. Desde el punto de vista estadístico es la relación entre dos o más variables.

Lógica causal. Relación racional de los elementos que comprenden el diseño del programa, como son el diagnóstico del problema, la teoría de cambio o metodología del marco lógico del programa, las reglas de operación, el padrón de beneficiarios y los informes de avance físico-financiero.

Matriz de Indicadores para Resultados. Herramienta de planeación estratégica que expresa en forma sencilla, ordenada y homogénea la lógica interna de los programas presupuestarios, a la vez que alinea su contribución a los ejes de política pública y objetivos de planeación y sus programas derivados, y a los objetivos estratégicos de las Dependencias y Entidades; y que coadyuva a establecer los indicadores estratégicos y de gestión, que constituirán la base para el funcionamiento del SED.

Programa presupuestario. La categoría programática que permite organizar, en forma representativa y homogénea, las asignaciones de recursos de los programas y del gasto federalizado a cargo de los ejecutores del gasto público para el cumplimiento de sus objetivos y metas, así como del gasto no programable.

¹ Comisionado de Seguridad Nacional Disponible en http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Reunion_Nac_DirTrans/10_SubInspeclgnacioAGonzalez.pdf

Presupuesto basado en Resultados. El proceso que integra de forma sistemática, en las decisiones correspondientes, consideraciones sobre los resultados y el impacto de la ejecución de los programas presupuestarios y de la aplicación de los recursos asignados a éstos.

Política pública. La intervención deliberada del Estado para corregir o modificar una situación social o económica que ha sido reconocida como problema público.

Recarpeteado. Consiste en la reparación de la capa de rodamiento del pavimento asfáltico. Las principales técnicas de recuperación son aplicaciones en frío o en caliente, y en algunos casos se añaden sustancias para la recuperación de sus propiedades originales.

Resumen ejecutivo

Este informe integra los hallazgos de la 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, Nuevo León.

Los objetivos orientadores de la evaluación fueron, en síntesis, analizar sistemáticamente la gestión operativa de los programas y valorar si contribuyen al logro de las metas y objetivos, a efecto de documentar buenas prácticas y áreas de oportunidad que derivan en recomendaciones factibles. Para cumplir estos objetivos la metodología aplicada consistió en la consulta de fuentes de información documental y anecdótica. De esta manera, se analizaron los aspectos de diseño, planeación estratégica, cobertura y focalización, operación, percepción de la población o área de enfoque atendida, resultados y enfoques transversales con la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados.

El informe está orientado a que el personal involucrado en las etapas de diseño, monitoreo y evaluación de los programas obtenga el mayor beneficio instrumental y conceptual de las recomendaciones propuestas. Un valor agregado del informe es que se incluyeron en la medida de lo posible las expectativas de los usuarios de la evaluación, se integraron prácticas destacables en el análisis y recomendaciones, y se diseñó una tabla que facilita el aprovechamiento del informe, pues define por cada recomendación una propuesta de acciones a seguir con resultados esperados y posibles responsables de aplicarlas.

En la introducción se describe el contexto de la evaluación externa y los objetivos que se propuso; después se exponen las características de los programas evaluados en el contexto del Municipio de Monterrey; luego se describe la normatividad aplicable y el cumplimiento de ésta en el ejercicio fiscal 2020; y enseguida se explica la metodología utilizada y su justificación. La evaluación comienza con el análisis de los programas, cuyos hallazgos se basan en la información documental que se compartió al equipo evaluador y en la experiencia compartida mediante entrevistas al personal. Entre los hallazgos más importantes se encontró que la definición del problema público o necesidad por atender tienen una formulación deficiente, sus diagnósticos carecen de evidencia que sustente el problema, además las relaciones lógico-causales en el árbol de problema y objetivos no son claras. Sus poblaciones objetivo o áreas de enfoque, no ha sido debidamente focalizadas, por lo que su estrategia de cobertura no se lleva a cabo. Cuentan con procesos documentados, sin embargo, deben ser actualizados para considerar nuevas herramientas, vinculación adecuada entre procesos. Los programas no miden el grado de satisfacción de los ciudadanos usuarios o beneficiarios. En sus resultados de largo plazo, no existe medición de los efectos netos o impactos. Los programas tienen una contribución al desarrollo de una política de movilidad en el municipio, contribuyen a garantizar el goce de derechos humanos de manera directa e indirecta. Realizan aportación al alcance de objetivos sociales, ambientales y económicos; sin embargo, no son reconocidos en los instrumentos de planeación y sus operadores.

Los hallazgos se sistematizan en el análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de los programas, el cual profundiza en recomendaciones que el personal puede atender en el corto plazo y los resultados que éstas producirían. Por último, se describen las conclusiones generales y específicas sobre los programas evaluados y su orientación a resultados.

Introducción

Este informe corresponde a la evaluación estratégica de consistencia y resultados de los programas de Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas del ejercicio fiscal 2020 del Municipio de Monterrey, Nuevo León.

La evaluación externa de programas públicos en México es más que una atribución legal de los gobiernos, es una fuente de aprendizaje, mejora y cambio organizacional para el personal involucrado en la gestión y para la población beneficiaria. Además, la evaluación puede contribuir a reducir las brechas entre la ley y el ejercicio de derechos humanos por la sociedad. En particular, la evaluación de consistencia y resultados es, no solo una herramienta para valorar la coherencia de los medios utilizados por los programas con respecto a la problemática que justifica su intervención, sino también para valorar el resultado de estos medios de forma inmediata, a corto o mediano plazo en la población o áreas de enfoque a quien se ofrecen.

Una práctica multidisciplinaria como la evaluación donde convergen diversas áreas del conocimiento como el derecho administrativo, la economía, la Administración Pública, la ciencia política, la sociología, la ingeniería por mencionar algunas, es también una práctica democrática que fomenta la rendición de cuentas sobre el ejercicio de recursos públicos.

Ante un contexto de resiliencia producida por la crisis sanitaria del COVID-19 los gobiernos tienen la oportunidad de revisar cuál es la consistencia de los fines y medios de sus programas con respecto a los problemas públicos de su competencia, como también revisar cuáles han sido los resultados inmediatos, de corto, mediano o largo plazo en la población o área de enfoque. De esta forma se generan hallazgos y recomendaciones de mejora oportunas, justificadas, factibles y con resultados comprobables.

En ese sentido, como producto de esta evaluación de consistencia y resultados de los programas Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas 2020 del Municipio de Monterrey se derivan hallazgos, recomendaciones y conclusiones generales que pueden ser utilizadas de forma conceptual, instrumental y simbólica no solo por el personal involucrado en los programas sino por el resto de las personas interesadas. De forma instrumental se puede reorientar el destino de recursos de los programas, redefinir objetivos o el diseño de estos, a fin de hacer más eficiente la operación, mejorar la calidad de los servicios que estos prestan a la población y hacer que estos tengan efectos significativos. De forma conceptual se puede fomentar el aprendizaje colaborativo con actores interesados en las materias de relacionadas con vialidad, movilidad e infraestructura vial, a fin de comprender con un enfoque más integral y multidisciplinario las problemáticas en las que interviene y crear sinergia en torno a acciones fuera del ámbito de competencia municipal. Asimismo, de forma simbólica pueden respaldarse decisiones orientadas a mantener los programas, escalarlos, fusionarlos o reorientarlos.

Marco jurídico de la evaluación

En México a nivel federal, así como en el Estado de Nuevo León y sus municipios, diversas normas facultan a los gobiernos a evaluar programas que ejercen recursos públicos. De mayor a menor jerarquía el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) establece que los recursos económicos de que dispongan la Federación, Entidades, Municipios y Demarcaciones se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez. Además, establece que los resultados del ejercicio de estos recursos serán evaluados por instancias técnicas, a efecto de que estos se asignen en los respectivos presupuestos.

El artículo 79 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental (LGCG) establece que los entes públicos federales, estatales y municipales deberán publicar un Programa Anual de Evaluación (PAE), junto con los resultados de las evaluaciones aplicadas a los programas, así como informar de las personas que evaluaron. Esta información deberá publicarse conforme a la *Norma para establecer el formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones de los recursos federales ministrados a las Entidades Federativas*.

En materia de gasto federalizado la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) establece en su artículo 85, fracción I, que los recursos federales transferidos a Entidades y Municipios se evalúen con base en indicadores estratégicos y de gestión por instancias técnicas independientes, conforme al artículo 110 de esta misma, el cual a su vez establece los criterios que deben seguirse en la evaluación del desempeño.

A nivel estatal, la Ley de Egresos para el Estado de Nuevo León para el ejercicio fiscal 2019, la cual se refiere a los recursos financieros aprobados por el Congreso del Estado para los entes públicos estatales y municipales, establece en su artículo 4 los principios bajo los cuales se administrarán estos recursos: eficiencia, eficacia, economía, transparencia, perspectiva de género y honradez.

En el ámbito de los municipios de Nuevo León, la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León establece en su artículo 104 la facultad de la Contraloría Municipal de aplicar el sistema de control y evaluación al desempeño de las Dependencias, así como de fiscalizar el gasto municipal y vigilar la aplicación de los recursos federales y estatales.

Con respecto al Municipio de Monterrey, una de las facultades del Contralor Municipal prevista en el artículo 39, fracción XVII del Reglamento de la Administración Pública Municipal de Monterrey es *“Controlar, vigilar, fiscalizar y evaluar las políticas, planes, programas y acciones de gobierno, de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Municipal, informando al Presidente Municipal los resultados”*. En apoyo a esto, la Dirección de Planeación y Evaluación del Desempeño (DPED) se encarga de implantar y dar seguimiento al Sistema de Evaluación del Desempeño, así como de vincular la planeación y la evaluación de los programas presupuestarios, por mencionar algunas facultades previstas en el artículo 44.

Objetivos

Expuesto el contexto de la evaluación de programas y el marco normativo, con fundamento en el Programa Anual de Evaluación (PAE) 2021 del Municipio de Monterrey, Nuevo León, así como en los Términos de Referencia (TdR) para la evaluación de consistencia y resultados se atendieron los siguientes objetivos:

Objetivo general

- 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.

Objetivos específicos:

- 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.

A efecto de cumplir estos objetivos se presenta a continuación el contenido de la evaluación conforme a los TdR.

Diseño metodológico y estrategia del trabajo de campo

La metodología empleada en esta evaluación se apega a los Términos de Referencia (TdR) emitidos por el Municipio de Monterrey, los cuales a su vez se encuentran vinculados a los respectivos TdR del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). La estructura del informe comprende 7 apartados y 32 preguntas de acuerdo con la tabla 1.

Tabla 1. Apartados de la evaluación.

Apartado	Preguntas	Total
Diseño	1 a 9	9
Planeación estratégica	10 a 13	4
Cobertura y focalización	14 a 15	2
Operación	16 a 26	11
Percepción de la población o área de enfoque atendida	27	1
Resultados	28 a 29	2
Enfoques transversales	30 a 32	3
Total		32

Un primer insumo de la evaluación de los tres programas fue información documental proporcionada por las personas Enlaces del Programa ante la Contraloría a través de personal de la Dirección de Planeación y Evaluación del Desempeño, además de información externa y oficial citada en las referencias.

En complemento a la información documental se aplicaron entrevistas semiestructuradas grupales con personal de las dependencias normativas y ejecutoras de los programas a fin de conocer su experiencia y complementar los hallazgos sobre la evidencia documental. La aplicación de las entrevistas fue presencial a un total de 13 personas, entre las que se encuentra el Director de la Dirección de Ingeniería Vial y Movilidad y Encargado de la Dirección de Señalización y Dispositivos Viales, Director de Tránsito, Jefe Administrativo, y 2 Analistas, por parte de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad. También se contó con la presencia del Encargado de la Dirección de Vías Públicas y Coordinador Operativo Zona Norte; Coordinador de Atención Ciudadana, Jefe Administrativo, y dos Auxiliares Administrativos por parte de la Secretaría de Infraestructura Vial. Por último, estuvieron presentes el Director de Proyectos de Obras Públicas y el Director de Planeación de Obras y Contratación, por parte de la Secretaría de Obras Públicas.

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

La justificación de esta metodología es que la información documental representa evidencia de las decisiones tomadas por el personal responsable de los programas en torno a las características del diseño, los procedimientos y los resultados de estos. Dado que no se planteó una hipótesis

para poner a prueba una afirmación respecto a los programas ni tampoco se planeó profundizar en un aspecto operativo o en la opinión de una muestra de personas beneficiarias se descartaron métodos experimentales, demoscópicos y de observación participante.

Características de los programas

Identificación de los programas, antecedentes y evolución.

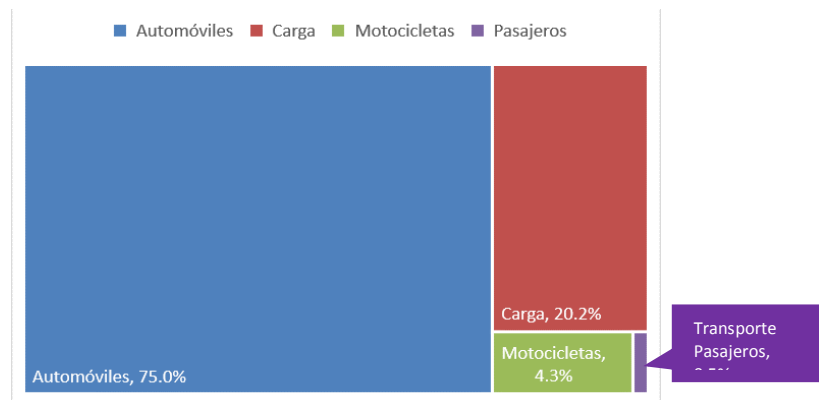
El desarrollo de una ciudad depende en gran medida de su infraestructura de transporte para que sus habitantes puedan llevar a cabo sus actividades económicas, educativas, recreación y ocio, atención a la salud y más. Los desplazamientos al interior de la ciudad se ven afectados por la escasez de modos de transporte e impiden que los habitantes de una zona o región acudan a los centros urbanos o a las áreas que concentran el comercio y las instituciones, privándoles de los beneficios que en ellos se ofrecen, lo cual impacta su calidad de vida.

Para evaluar las condiciones en las que los ciudadanos realizan los viajes al interior de una ciudad se realizan estudios de movilidad, los cuales surgen en los años 60 del siglo XX, como parte del concepto de sostenibilidad. Cabe señalar que el concepto de movilidad hace referencia a los desplazamientos origen destino de las personas o sus mercancías, en medios de transporte motorizados o no, públicos o privados, colectivos o individualizados, según la asequibilidad de éstos.

La población urbana del Estado de Nuevo León no escapa a este fenómeno, a pesar de que se distribuye en 4,733 (98%) localidades urbanas y 89 (2%) rurales, esto, al igual que en América Latina, ha llevado a cambiar las condiciones de movilidad mediante el incremento de la velocidad de los traslados, principalmente con el incremento de la capacidad vial, lo que conlleva al incremento en el parque vehicular y, por lo tanto, genera nueva demanda. De acuerdo con estudios realizados por la Organización de las Naciones Unidas, el efecto benéfico de este tipo de acciones tiene una duración aproximada de seis meses. A su vez, se considera que la movilidad es insostenible toda vez que privilegia el espacio público a los automóviles y no a las personas.

En el Municipio de Monterrey, Nuevo León, hasta 2019 se tenía registro de 2,385,644 de vehículos, de los cuales 75% son automóviles, y de estos, el 98% son vehículos particulares. En tanto, el transporte de pasajeros solo representa el 0.5%.

Gráfica 1. Proporción de automotores en el estado de Nuevo León, 2019.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía, estadísticas económicas de registros administrativos 2019.

Complementariamente, el Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de Monterrey (PDUM) 2013 - 2025 indica que la red vial relevante del Área Metropolitana de Monterrey (AMM) es del orden de los 1,660 kilómetros de vías. El Municipio de Monterrey contribuye a esta red con un total aproximado de 41% y en las vías primarias con un 45%.

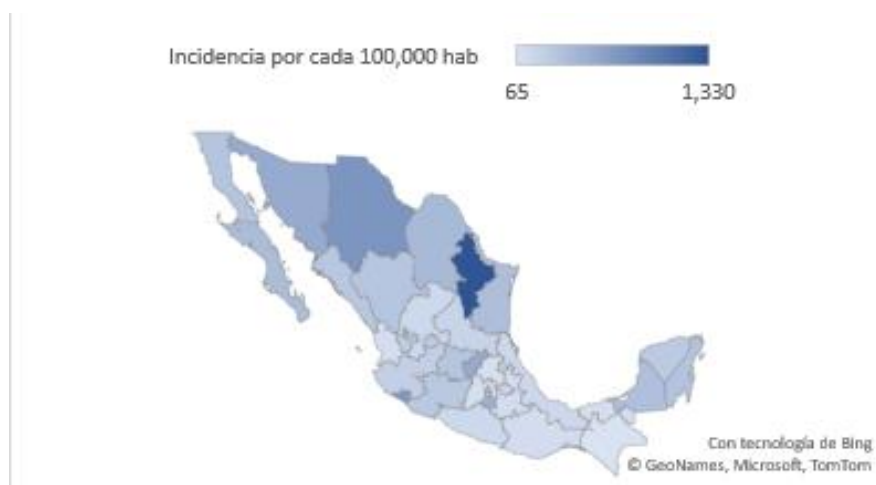
Por su parte, se ha desarrollado un Plan Maestro de Ciclo Vías en el Área Metropolitana de Monterrey (PMCV-AMM), señala que, en 2014, se contaba con una red de ciclistas con longitud de 20 kilómetros, pero en este caso Monterrey solo aportaba 1,950 metros.

Con esta información los habitantes de Monterrey, según el PMCV-AMM, realizan en auto el 50% de los viajes, mientras que el 37% se realiza en transporte público. El crecimiento del auto con respecto a los datos de 2007 es de 4 puntos porcentuales. La tendencia de predominancia del auto se hace más acusada. Asimismo, 8% de viajes se realiza en modos de transporte no motorizado, de los cuales un 0.5% se corresponde a los usuarios de la bicicleta.

A su vez, el PDUM 2014, hace notar que el transporte colectivo que representa el 2.52%, realiza aproximadamente 5 millones de viajes diarios, en tanto el 97.48% del parque vehicular particular, realiza 2.7 millones de viajes diarios.

Parte de una consecuencia que se haya cedido espacio a los vehículos es la alta incidencia de hechos de tránsito que se presenta en el estado de Nuevo León, pues se posicionó en 2020 como la Entidad con mayor incidencia de hechos de tránsito con una tasa de 1,330 por cada 100,000 habitantes según los registros del INEGI. Cabe hacer notar que, aunque no es la Entidad con mayor número de vehículos registrados, presenta una alta incidencia de hechos de tránsito.

Gráfica 2. Hechos de tránsito en cada Entidad Federativa. Nuevo León obtuvo la cifra más alta durante 2019.



Fuente: Elaboración propia, con datos de INEGI. Estadísticas de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas.

En cuanto a los tipos de accidente y las causas de estos, con base en los datos publicados por el INEGI, se tiene que el 98% de los accidentes ocurridos en el Municipio de Monterrey se atribuyen

a factores humanos, faltas de debido cuidado del conductor por no guardar distancia o no respetar señalamientos gráficos o lumínicos.

Tabla 2. Incidencia de accidentes viales en el Municipio de Monterrey en 2020.

Tipo de accidente	Porcentaje en 2020	Causa de Accidente	Porcentaje en 2020
Alcance	27.41%	No guardó distancia	29.82%
Lateral	25.18%	Otro	28.88%
Otro	24.38%	invasión de carril	23.17%
Estrellamiento	15.19%	No respeto señalamientos	8.05%
De reversa	3.37%	No respeto semáforo	5.30%
Atropello	2.21%	Distracción	1.71%
Volcadura	1.19%	Estado de alcoholismo	1.40%
	98.93%		98.33%

Fuente: Datos abiertos, Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad, del Municipio de Monterrey, estadísticas 2016-2020.

Al cruzar los datos se explica que el tipo de accidente por alcance es causado por no guardar la distancia debida, así como la colisión lateral deriva de la invasión de carril.

Tabla 3. Relación entre tipo de accidentes y su causa ocurridos en Monterrey en 2020.

Tipo accidente/causa	No guardó distancia	Invasión de carril
Alcance	26.19%	0.22%
Lateral	0.47%	20.95%

Fuente: Datos abiertos, Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad, Municipio de Monterrey, estadísticas 2016 - 2020.

En los atropellamientos de peatones tienen mayor participación los automovilistas particulares a causa de distracciones, alcoholismo y exceso de velocidad. En tanto, los ciclistas se ven afectados por autos particulares debido a que no se respetan semáforos o señalamientos, distracciones y a otras causas no desglosadas.

En los hechos de tránsito causados por superficies de rodamiento, los baches tienen muy poca incidencia. En cambio, los derrapes en superficies mojadas son una causa muy frecuente de accidentes. De este modo, ante el número de hechos viales el Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021 de Monterrey establece entre sus diversas prioridades la disminución en el número de personas lesionadas producto de hechos de tránsito.

También, se han definido líneas objetivas para el desarrollo de la infraestructura vial y su mantenimiento, el mejoramiento del entorno, espacios recreativos y de esparcimiento, como se muestra en la tabla 4.

Tabla 4. Objetivos del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021.

Eje II. Bienestar Social Y Servicios Públicos.	Eje III. Desarrollo Urbano Sustentable y Movilidad Ágil y Moderna.
Objetivo II.15. Contribuir al incremento del mantenimiento continuo para mejorar las condiciones de las calles.	Objetivo III.5. Contribuir en la disminución de personas lesionadas en hechos de tránsito.
Estrategia II.1.4. Fortalecer las acciones de intervención en materia de mejoramiento del entorno urbano.	Objetivo III.4. Mejorar las vialidades y la movilidad como promotoras del desarrollo.

Fuente: Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021.

Planes y programas en favor de la seguridad vial y movilidad.

Para solventar las causas que derivan en el aumento de los hechos de tránsito, el Municipio de Monterrey ha desarrollado programas a fin de orientar la política pública de movilidad urbana sostenible hacia un equilibrio entre el desarrollo de la infraestructura de transporte y los diversos medios que pueden hacer uso de ella. En el mismo sentido, una política de movilidad sustentable debe estar compuesta por sistemas integrados de transporte que conjunten las estrategias de movilidad no motorizada y la racionalización del uso del coche, a fin de mejorar los índices de seguridad vial. Es así como el gobierno municipal desarrolla tres programas que interactúan para brindar seguridad vial mediante la gestión del tráfico vehicular; el mantenimiento rutinario de vialidades y el desarrollo de un programa de planeación, promoción y supervisión de obras públicas relacionadas a diversos tipos de espacios, entre ellos la construcción de vialidades.

El programa de Movilidad, a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad, así como de la Secretaría de Infraestructura Vial, del Municipio de Monterrey, de manera conjunta, actúan con operativos y mantenimiento preventivo y correctivo de señalamientos y semáforos. En 2017 y 2018 este programa se denominó Movilidad Segura. Sus productos han cambiado en los diversos ejercicios hasta 2020.

Así, dentro de las atribuciones de la Secretaría de Infraestructura Vial, mediante el programa Movilidad provee de mecanismos de control en la seguridad vial e infraestructura tales como mantenimiento a señalamiento y semáforos, rediseño de cruceros viales, e implementación de operativos de seguridad vial. Queda en el ámbito de otra instancia estatal la gestión de los sistemas de transporte público, accesibilidad, y desarrollo de infraestructura de este tipo.

De manera vinculada, para brindar mantenimiento a las calles del Municipio, el programa de Construcción y Mantenimiento de Calles está a cargo de la Secretaría de Infraestructura Vial. Es necesario mencionar que, de acuerdo con las disposiciones oficiales, como la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes², para vías terrestres, existen tres niveles de mantenimiento que se pueden efectuar.

1. Mantenimiento rutinario: Es la más frecuente durante el año. Consisten en limpieza de faja, perfilado de caminos de tierra, bacheos, limpieza de drenaje, demarcación o pintura del pavimento, etc.
2. Mantenimiento periódico: Son Intervenciones programadas, a causa del volumen del tránsito y/o por el clima. Se ejecuta aplicación de asfalto a carpetas granulares, sellos asfálticos, reparación de defensas fluviales y losa de concreto hidráulico, etc.
3. Operaciones de restauración: Su objetivo es restablecer la condición inicial al reforzarlo sin dañar la estructura subyacente tales como base, sub base, subrasante y terracerías. Comúnmente pertenecen a esta categoría los tratamientos superficiales, micropavimentos, recarpeteado (sobre pavimentos existentes), etc.

Otro programa vinculado a los dos anteriores es el programa de Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, a cargo de la Secretaría de Obras Públicas. Su nombre hace referencia a dos actividades orientadas a garantizar la correcta ejecución de las inversiones físicas conocidas como obra pública, que la ley en la materia considera como tal la construcción, reconstrucción, conservación, modificación o demolición de bienes inmuebles, que por su naturaleza o por disposición sean destinados a un servicio público o al uso común³.

La promoción se refiere por una parte a fomentar o favorecer la ejecución o realización de una obra, pero también al conjunto de actividades que comunican, informan, dan a conocer o hacen recordar la existencia de un producto y sus características a los ciudadanos, que en este caso pudieran ser los ciudadanos beneficiados con las obras públicas. Por otra parte, la planeación es una acción que según su nivel puede ser estratégica u operativa, y forma parte del ciclo de la administración en la cual se identifican problemáticas, objetivos, procesos de solución y atención, responsabilidades entre otras; junto con la supervisión, que es una forma de ejercer el control a través de la vigilancia y dirección de diferentes tareas para lograr un objetivo o fin.

Se identifica pues, que los programas de Movilidad, y Construcción y Mantenimiento de Calles, buscan de cierto modo, garantizar el tránsito de personas y mercancías de manera segura, en tanto, el programa de Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas su alcance de gestión es más amplio de modo realiza todo tipo de infraestructura entre las que se encuentra la de movilidad y desarrollo.

² Norma para la Infraestructura de Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Tomo Conservación, parte 2, 3 y 4.

³ Ley de Obras Públicas para el Estado y los Municipios de Nuevo León, disponible en https://bit.ly/LOPEM_NL, reforma 30 de diciembre de 2020.

Problema o necesidad que pretenden atender.

Cada uno de los programas en evaluación cuenta con evidencia de haber hecho uso de la Metodología del Marco Lógico (MML) para determinar un problema o necesidad central. Es de mencionar que un problema se refiere a una situación negativa que afecta a la población y puede ser revertida por la intervención del gobierno. En tanto, una necesidad puede entenderse como una situación originada en el mandato de la ley por lo cual es imperativa su atención.

La formulación del problema se encuentra en el árbol de problema de cada programa presentado en la información financiera del ejercicio 2020, así como en el diagnóstico del problema que atiende cada programa y que fue proporcionado por el personal en su versión del ejercicio fiscal 2021.

En la tabla 5 se presentan las diferentes descripciones que cada programa hizo del problema central o necesidad.

Tabla 5. Problema central de los programas evaluados.

Programa	Movilidad	CMC	PPSOP
Problema central.	Incremento en el número de hechos de tránsito.	Falta de mantenimiento vial continuo en las calles del Municipio de Monterrey.	Al no haber participación, no se conocen las necesidades principales, así como desconocer los alcances de cada obra.

Fuente: Matriz de indicadores para Resultados de los programas evaluados.

A continuación, se hace un análisis del grado de apego a la MML que cada Dependencia en la descripción del problema. El árbol de problemas para el programa Movilidad, presenta cuatro causas principales del problema, Incremento en el número de hechos de tránsito, esto es, como consecuencia conjunta del “Escaso mantenimiento a señales y semáforos”, la “Intersección con diseños geométricos inadecuados”, los “Limitados operativos viales”, y las “Limitadas pláticas sobre cultura vial”.

De igual modo, el programa Construcción y Mantenimiento de Calles, señala dos causas principales del problema de “Falta de mantenimiento vial continuo en las calles del Municipio de Monterrey” que son el “Incumplimiento a la programación de atención a las solicitudes ciudadanas” y el “Incumplimiento a los programas de mantenimiento vial”.

En tanto, el programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas señala como problema “Al no haber participación, no se conocen las necesidades principales, así como desconocer los alcances de cada obra”, y señala como causas principales de este la “Desatención a las peticiones ciudadanas de obras requeridas” y que “No se cuenta con promoción y difusión de obra pública durante el proceso de ejecución con la ciudadanía”.

En general, los programas Movilidad y Construcción y Mantenimiento de Calles tienen una relación con las problemáticas de movilidad, en tanto el programa Promoción, Planeación, y Supervisión de Obras Públicas muestra una imprecisión en su definición. Con base en esto se analizará la relación lógica del problema y sus principales causas para cada uno de los programas.

Descripción de teoría de cambio o lógica causal.

Una Teoría del Cambio (TdC) puede considerarse como un modelo conceptual, muchas veces en forma de dibujo, diagrama o mapa, que pretende explicar cómo funciona una intervención; deben poder identificarse sus diferentes componentes y cómo cada elemento se vincula con otro. A partir de objetivos generales, resultados y procesos intermedios, así como las actividades necesarias para llevarla a cabo.

Al revisar los objetivos, resultados, procesos y actividades que se consideran en los instrumentos de planeación municipal y su matriz de marco lógico, es pertinente hacer notar que los programas sujetos a esta evaluación carecen de una estructura clara de los cambios que se desean lograr en las personas ya sea en su pensamiento o en sus hábitos, o en el entorno.

En esta evaluación, se estudiaron los resultados que pretenden lograrse con la ejecución de los programas de Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles, así como del programa Promoción, Planeación, y Supervisión de Obras Públicas. También, en los objetivos establecidos en el Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, se define el *Objetivo III.5. Contribuir en la disminución de personas lesionadas en hechos de tránsito*. De igual modo, se encuentra el *Objetivo II.15. Contribuir al incremento del mantenimiento continuo para mejorar las condiciones de las calles*. Este tiene una jerarquía menor pues el primero, salvaguarda directamente el Derecho a la Salud y a la Integridad de las personas, en tanto el segundo, se interpreta como un medio para alcanzar al primero o bien otro como puede ser una mejoría en el bienestar social o incremento en la competitividad del Municipio.

Es así como, el programa Movilidad acorde a la información presentada en su información programática 2020 y la correspondiente 2021, luego de revisar sus Actividades, Componentes, Propósito y Fin, presenta desarticulación entre las actividades y los componentes (productos).

En el mismo sentido, el programa Construcción y Mantenimiento de Calles ha establecido como objetivo “El Municipio de Monterrey incrementa el mantenimiento continuo de las calles”, sin embargo, los productos del programa “Cumplir los programas de solicitudes ciudadanas” y “Cumplir los programas de mantenimiento vial”, presenta una deficiente relación lógico causal con el Propósito.

La lógica causal del programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, también conceptualiza deficiientemente la relación entre los productos o servicios (Componentes) que ofrece y las Actividades definidas para ello, por lo que no es clara la relación hacia el objetivo del programa “El Municipio de Monterrey a través de obras enfocadas al desarrollo social y convivencia crea conciencia lo que requiere lograr sentido de pertenencia en la ciudadanía”.

A fin de encontrar un punto común de estos programas, en el Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, se busca una población o área de enfoque en común que es posible definir como: usuarios de la red vial del Municipio de Monterrey.

Aquí la definición de usuarios comprende peatones, ciclistas, conductores de automotores, pasajeros, y mercancías. Con esta especificación se pueden realizar mediciones sobre los cambios de conductas, conocimientos, o situaciones.

Las mediciones pueden realizarse a través de los indicadores propuestos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como la Tasa Anual de lesionados en accidentes viales, entre otros que usa la misma Dependencia Federal.

Como ya fue mencionado, se identifica el *Objetivo III.5. Contribuir en la disminución de personas lesionadas en hechos de tránsito*. Este sería uno de los fines al que contribuyen en cierta medida los programas.

Como problema público que han de atender los programas se identifica la alta incidencia de accidentes o hechos de tránsito que sufren los usuarios de la red vial que cruza el Municipio.

En un análisis de involucrados en el problema, ha de considerarse a los conductores de vehículos automotor, bicicletas; autoridades de tránsito, de infraestructura vial, peatones, protección civil y cuerpos de emergencia y rescate.

Problema y actores involucrados:

Los tres programas presentan su propia definición de problema, por lo que, si se considera como problema público transversal “Usuarios de la red vial del Municipio de Monterrey, presentan la alta incidencia hechos de tránsito”, en este caso, los actores involucrados son las autoridades municipales en materia de tránsito y seguridad vial, los conductores de vehículos motorizados y no motorizados que circulan en las vialidades del Municipio y los peatones. Esta perspectiva considera las acciones de Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas en materia de infraestructura para la movilidad.

Impactos:

Los Fines que pretenden lograr los programas retoman las definiciones de estrategias del PMD, como la de disminuir tasa de personas lesionadas en hechos de tránsito, mejorar las condiciones de las calles e implementar obra pública de calidad. Estos objetivos, con excepción del primero, que corresponde a Movilidad, por su redacción corresponden a resultados. Los impactos generados por el desarrollo de infraestructura para la movilidad con la mitigación de los traumatismos de largo plazo que afectan la calidad de vida de las personas implicadas en hechos de tránsito, en la disminución de emisiones contaminantes y tiempos de traslados urbanos, de acuerdo con el plan de la ONU para el Decenio de la Seguridad Vial.

Por una parte el Programa de Movilidad tiene como fin “Contribuir a la disminución de personas lesionadas mediante la reducción de hechos de tránsito” mientras que los programas de Construcción y Mantenimiento de Calles (CMC) y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas (PPSOP) tiene como fin “Contribuir a mejorar las condiciones de las calles a través del incremento de mantenimiento continuo” y “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” respectivamente.

Para el caso del Programa de Movilidad el fin es un efecto asociado al programa ya que los componentes del mismo se encuentran principalmente orientados a la modificación de las conductas viales de los ciudadanos que se desplazan por sus vías en diferentes modos de transporte. Por otro lado, en el caso de los programas de Construcción y Mantenimiento de Calles, así como el de Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas se orientan a la modificación de la infraestructura física de las vialidades, de tal manera que, el fin sería un resultado a largo plazo.

Resultados:

Usuarios de la Red Vial del Municipio de Monterrey se desplazan en condiciones de seguridad.

Se reduce la incidencia de hechos de tránsito en días y horas pico.

Se reducen los tiempos de traslado urbano para las personas y mercancías con la optimización de cruceos y modernización de semáforos.

La competitividad municipal se fortalece con Infraestructura vial que favorece la conectividad y los desplazamientos seguros de todos los usuarios de la vía. Las personas aplican y difunden los conocimientos de cultura vial.

Resultados intermedios:

Movilidad: Operativos viales implementados, intersecciones viales eficientizadas, conductores sancionados, Ciudadanos capacitados en Cultura Vial.

CMC: Mantenimiento rutinario realizado (Bacheo, balizado) y Mantenimiento rutinario realizado (recarpeteo, sello)

PPSOP: Programa participativo de Obra Pública Promocionado; Infraestructura para el desarrollo municipal entregada.

Actividades:

Movilidad: Realiza la reingeniería de intersecciones, otorgar el mantenimiento y modernización de la red de semaforización vial, coordinación con los equipos de emergencia. Además, la promoción y difusión de la cultura vial.

CMC: Planeación y programación del mantenimiento de la red vial, que incluye peticiones ciudadanas.

PPSOP: Planeación y Programación de la obra pública, que incluye las peticiones ciudadanas; Contratación de obra Pública, Supervisión de Obras Públicas.

Insumos.

Movilidad requiere un diagnóstico de hechos viales, y el diseño de un programa de cultura vial. Información de Seguridad para planificación de operativos viales.

Los programas de Construcción y Mantenimiento de Calles, y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, requieren de la información de un sistema de Gestión de Pavimentos, infraestructura vial.

En tanto a la Secretaría de Obras Públicas, esta requiere la información del Sistema de Planeación para el Desarrollo.

Como conclusión particular, los programas de Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles, y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas convergen de manera estratégica para potenciar el desarrollo del Municipio y el bienestar de sus habitantes mediante la construcción de infraestructura básica, de movilidad y transporte, urbana; el mantenimiento de la infraestructura vial existente y la seguridad vial como parte esencial de Movilidad sostenible. Con esta descripción de la Teoría del Cambio, se ha estructurado una secuencia basada en la información proporcionada en sus Matrices de Indicadores, así como en la entrevista estructurada que se sostuvo con los funcionarios responsables de los programas donde se informa de actores involucrados como las unidades de emergencia que bien pueden integrarse a supuestos del programa para alcanzar objetivos planteados.

En la Gestión para Resultados en el Desarrollo (GpRD), las personas siempre están en el centro de la acción política, por ello se considera importante definir una población que incluya personas y sobre las cuales se pueda medir un efecto positivo derivado de la intervención del gobierno.

Se han descrito insumos y actividades para generar resultados intermedios o productos con los cuales se debería alcanzar una situación deseable para los programas.

Metas y objetivos nacionales a los que se vinculan.

Dentro del Sistema de Planeación para el Desarrollo, los programas presupuestarios deben contribuir a lograr objetivos de los instrumentos de planeación a nivel local, estatal y nacional. Es por ello por lo que la evaluación realiza un análisis de la vinculación del programa con los objetivos de planeación.

En la información programática 2020 y su diagnóstico 2021, se citan los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND), los Objetivos del Desarrollo Sostenible, el Plan Estatal de Desarrollo 2016 - 2024 (PED), y el Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, hacia los cuales la Unidad Responsable considera que se alinea el programa. Es importante mencionar que, durante la entrevista sostenida con personal de las Unidades Administrativas responsables de los programas, se me comentó que no identifican metas y objetivos a los cuales se vinculen los programas de nivel estatal, regional o nacional.

Movilidad

Del análisis a la alineación de la MIR 2021 con el Plan Nacional de Desarrollo 2019 a 2024 (PND), se enfoca hacia objetivos y metas de seguridad nacional, la cual no se asocia claramente con movilidad en materia de infraestructura vial.

De su vinculación hacia los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), la Unidad Responsable considera al ODS 11 “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”, y su meta 11.2 “Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial”.

Programa de Construcción y Mantenimiento de Calles

Es conveniente mencionar que este programa que su MIR 2021, no presenta una alineación con el PND en su diagnóstico.

De la información programática 2020 así como del diagnóstico del programa en el ejercicio 2021 se muestra una alineación del Fin “Contribuir a mejorar las condiciones de las calles a través del incremento de mantenimiento continuo” con el objetivo “ODS 6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos”, ODS 7. “Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos”; y con el objetivo 11 “Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.

Programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Es conveniente mencionar que este programa que su MIR 2021, no presenta una alineación con el PND en su diagnóstico.

La vinculación formulada por la Unidad Administrativa responsable enlaza los objetivos de programa a nivel de 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” con el Objetivo del Desarrollo Sostenible “1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo”, en relación con su meta “1.4 Garantizar que todos los hombres y mujeres, en particular los pobres y los vulnerables, tengan los mismos derechos a los recursos económicos, así como acceso a los servicios básicos.”, de igual modo, con el Objetivo “6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sustentable, y el saneamiento para todos”, y su meta “6.2, lograr el acceso a servicios de saneamiento e higiene adecuados y equitativos para todos...” y con el objetivo 11 “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” y su meta “11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.”

Descripción de los objetivos, así como de los bienes y/o servicios que ofrecen.

Los programas de Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y de Promoción Planeación y Supervisión de Obras Públicas han sido formulados con la Metodología del Marco Lógico, en los cuales se establecieron propósitos únicos, es decir objetivos que se pretenden alcanzar con una serie de productos o servicios que se denominan componentes. Estos se presentan en la tabla 6.

Tabla 6. Objetivos, bienes y servicios de los programas.

	Movilidad	CMC	PPSOP
Unidad Responsable	Secretaría de Infraestructura Vial / Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad del Municipio de Monterrey.	Secretaría de Infraestructura Vial.	Secretaría de Obras Públicas.
Fin	Contribuir a la disminución de personas lesionadas mediante la reducción de hechos de tránsito.	Contribuir a mejorar las condiciones de las calles a través del incremento de mantenimiento continuo.	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.
Propósito	El Municipio de Monterrey disminuye los hechos de tránsito.	El Municipio de Monterrey incrementa el mantenimiento continuo de las calles.	El Municipio de Monterrey a través de obras enfocadas al desarrollo social y convivencia crea conciencia lo que requiere lograr sentido de pertenencia en la ciudadanía.
Componente 1	Proporcionar mantenimiento a señales y semáforos dañados para su buen funcionamiento.	Cumplir con el programa de solicitudes ciudadanas.	Peticiones ciudadanas de necesidades de obra.
Componente 2	Intersecciones con diseño geométrico adecuado.	Cumplir con los programas de mantenimiento vial.	Promoción y difusión de la obra pública durante el proceso de ejecución con la ciudadanía.
Componente 3	Implementar operativos viales.		
Componente 4	Implementar pláticas de cultura vial.		

Fuente: Matriz de indicadores para resultados 2020, de los programas Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles, y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas. NA: No aplica.

Identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida.

Las matrices de indicadores de 2020 así como el diagnóstico 2021 de cada programa, consideran a una población humana que habita dentro del territorio del Municipio de Monterrey sean comúnmente habitantes o ciudadanos. Las características de cada población y su frecuencia de actualización se muestran en la siguiente tabla 7.

Tabla 7. Población potencial, objetivo y atendida de los programas.

Población	Movilidad	CMC	PPSOP
Potencial	Municipio de Monterrey, (2020 y 2021).	Ciudadanos en general (2020) Ciudadanos que transitan por las calles y avenidas del Municipio de Monterrey, 2021.	Ciudadanos de Monterrey.
Objetivo	1,109,171 habitantes del Municipio de Monterrey y la cobertura en lo que respecta a la Policía Regia.	Ciudadanos que habitan en el Municipio de Monterrey.	Ciudadanos de Monterrey donde apliquen las obras públicas de mejora.
Atendida	Sin información.	Sin información.	Sin Información.
Frecuencia de Actualización	Cada 5 años según el censo del INEGI.	Cada 5 años según el censo del INEGI.	Anual

Fuente: Matriz de Indicadores para Resultados 2020, de los programas Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas.

Es importante considerar que las acciones y servicios de movilidad como el de construcción de calles y los servicios que sirven de soporte para el desarrollo de obra pública benefician no solo a los residentes del Municipio sean o no ciudadanos⁴, sino a toda persona que debe hacer uso de las vías de comunicación con distintos motivos y frecuencias.

Cobertura y mecanismos de focalización.

Una vez conocida la población objetivo conviene para el programa establecer criterios de cobertura y focalización, un conjunto de conceptos de discriminación positiva en los que se opta por la selección de la población más vulnerable o con mayor riesgo de ser afectada por los efectos de un problema futuro. Luego, por cobertura se entiende el porcentaje de la población objetivo o área de enfoque que recibe beneficios, en tanto que por focalización se refiere al grado de precisión en que el programa otorga beneficios a la población objetivo o área de enfoque y evita el acceso a personas o sectores que no se encuentran comprendidas en ésta.

Los diagnósticos del ejercicio 2020 y los correspondientes del 2021 no proporcionan información sobre la cantidad de bienes o servicios que deben entregar año con año a fin de lograr una situación favorable para la sociedad.

⁴ La ciudadanía mexicana: La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 34 describe los requisitos para alcanzar la ciudadanía que son entre otros: Haber cumplido 18 años y tener un modo honesto de vivir.

Presupuesto para el ejercicio fiscal en curso y tres anteriores.

El presupuesto pagado de los programas evaluados 2017 a 2020 y su variación real se muestra en la tabla 8.

Tabla 8. Presupuesto de los programas de Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación, y Supervisión de Obras Públicas del Municipio de Monterrey de 2017 a 2020.

Año	Movilidad	CMC	PPSOP
2020	\$200,271,199.13	\$259,968,639.14	\$1,355,793,918.66
2019	\$201,551,880.34	\$435,321,843.42	\$900,819,434.61
2018	\$177,589,439.13	ND	ND
2017	\$33,209,067.39	ND	ND
Variación real del presupuesto pagado	Movilidad	CMC	PPSOP
2019-2020	-4.1%	-42.3%	45.3%
2018-2019	9.8%	NA	NA
2017-2018	409.6%	NA	NA

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por el personal responsable del programa y deflatores del PIB de la SHCP (2021). ND: No disponible. NA: No aplica.

Los datos de Movilidad indican un aumento significativo de 2017 a 2018. Por su parte, el programa de Construcción y Mantenimiento de Calles, tuvo una disminución presupuestal del 42.3% de 2019 a 2020. En lo que respecta a Planeación, Promoción y Supervisión de Obras Públicas, sí incrementó su presupuesto pagado entre 2019 y 2020 casi en la misma proporción que el anterior, mientras que Movilidad tuvo una disminución mínima en el mismo periodo. Es necesario mencionar que la Cuenta Pública 2020 del Municipio no presenta datos de presupuesto para estos tres programas, sino que se proporcionaron de forma interna.

Principales metas de Fin, Propósito y Componentes.

La Ley General de Contabilidad Gubernamental en su artículo 54, establece que la información presupuestaria y programática que forme parte de la cuenta pública deberá relacionarse, en lo conducente, con los objetivos y prioridades de la planeación del desarrollo; con indicadores que permitan determinar el cumplimiento de las metas y objetivos de cada uno de los programas, así como vincular los mismos con la planeación del desarrollo.

Al establecer metas, deben considerarse alcanzables sin considerarse muy bajas o, por el contrario, demasiado ambiciosas, pues está en función de los recursos materiales, financieros y humanos que destine la Unidad Administrativa responsable para su cumplimiento.

Movilidad

De la MIR generada para el ejercicio 2020 se verifica que los niveles Fin, Propósito y componentes tienen metas las cuales se presentan en el Anexo 3.1, cuentan con línea base y niveles de semaforización. Sin embargo, las metas no corresponden a indicadores de desempeño, sino de

gestión. Los indicadores para resultados proveen de una idea de los logros alcanzados con las acciones y productos del programa.

A nivel de Fin, con una línea base de 38%, se tiene establecida una meta de 10% en la disminución de personas lesionadas (producto de hechos de tránsito). A nivel de propósito, se establece como meta 100, 608 hechos de tránsito, a partir de una línea base de 33,536 (2018). Los componentes presentan indicadores de gestión con metas de 100%, calculados básicamente a partir de unidades realizadas respecto de unidades planeadas.

Construcción y Mantenimiento de Calles

De igual modo, en la MIR de este programa para el ejercicio presupuestal evaluado se muestra sus metas en el Anexo 3.2, cuenta con indicadores y metas, línea base, y niveles de semaforización. Empero, dado que sus indicadores son de gestión, no se orientan hacia resultados.

A nivel de Fin, se estableció una meta de 3.9 millones de metros cuadrados de recarpeteo, esta meta es más adecuada para niveles de gestión que para estratégicos. Lo anterior deriva de haber definido un Fin que alude a las mismas acciones que realiza el programa. De igual modo, a nivel Propósito, se establece como meta realizar 184,656m² de bacheo para medir el “incremento de mantenimiento continuo de las calles” en comparación de lo realizado durante el ejercicio anterior inmediato. Respecto a las metas de nivel componentes, los dos productos del programa se formularon para dar cumplimiento a programas de solicitudes ciudadanas y programas de mantenimiento, por lo cual sus metas son porcentajes de cumplimiento.

Planeación, Promoción y Supervisión de Obras Públicas

De igual modo, en la MIR de este programa para el ejercicio presupuestal evaluado, cuenta con indicadores y metas, línea base, y niveles de semaforización que se muestran en el Anexo 3.3. Empero, dado que sus indicadores son de gestión, no se orientan hacia resultados.

Normatividad aplicable y cumplimiento normativo

Las normas de mayor a menor jerarquía aplicables a los programas son las siguientes:

Movilidad

Artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, fracción III, inciso h). Establece que los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes: Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito. DE igual modo, acorde a su reforma del 18 de diciembre de 2020 en materia de movilidad, la fracción V, inciso a) faculta a los Municipios, a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 33 de la Ley de Gobierno Municipal de Nuevo León. Establece como competencia del Ayuntamiento, regular el tránsito.

Artículo 51, fracción XII del Reglamento de la Administración Pública Municipal. Establece que la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad, a través de la Dirección de Tránsito de la Dirección General de Inspección de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad, puede desarrollar e implementar los programas en materia de prevención de accidentes.

Es importante indicar que, en su diagnóstico, se hace referencia al artículo 21 Constitucional establece la investigación de delitos y el ejercicio de la acción penal por el Ministerio Público, el derecho de acceso a la justicia, la función de seguridad pública, y del Sistema Nacional de Seguridad Pública, empero no se reconoce como un fundamento competente para el programa Movilidad a nivel municipal. Resulta pertinente acotar el marco legal aplicable para el programa dado que no todas las atribuciones o facultades de las diversas unidades que integran Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad son aplicables al programa en comento.

Construcción y Mantenimiento de Calles

Artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, fracción III. Establece que los Municipios tendrán a su cargo, entre otras, las funciones y servicios públicos siguientes: Agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales; alumbrado público; y calles, parques y jardines y su equipamiento.

Artículo 132 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León. Establece las atribuciones del Municipio entre las que se encuentran las arriba citadas.

Artículo 33, fracción II de la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León. Establece los criterios y lineamientos para la prestación, de, los servicios públicos de agua potable, drenaje y alcantarillado; tratamiento y disposición de sus aguas residuales; alumbrado público; limpia, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos; mercados y centrales de abastos; panteones; rastro; calles, parques, jardines y su equipamiento.

Artículo 158 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León. Establece las especificaciones que deben cumplir las vías públicas que integran la infraestructura para la movilidad.

Capítulos Primero, Segundo y Tercero de la Ley para la Construcción y Rehabilitación del Pavimento del Estado de Nuevo León. Es un instrumento legal que hace obligatorio en el estado, la observación y cumplimiento de normas técnicas para el diseño, construcción y rehabilitación de pavimentos. Con base en normas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), así como de la Sociedad Americana para a prueba de Materiales (ASTM) y a la Asociación Americana de Oficiales de Autopista Estatal y Transporte, (AASHTO).

Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León. Establece los procedimientos de licitación, contratación, ejecución y control en las materias que regulan los citados ordenamientos. Lo anterior tiene como finalidad garantizar para el estado que el ejercicio de recursos en inversiones físicas se realiza con eficiencia, eficacia, economía, calidad y honradez, además de garantizar las mejores condiciones para el Estado.

Artículo 100 del Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Monterrey. Establece como facultad de la Secretaría de Infraestructura Vial; proponer y ejecutar la política pública en materia de infraestructura e ingeniería vial; ejecutar de medidas de construcción, mantenimiento y reparación de la vía pública en lo relativo a superficie de rodamiento y señalización, así como la atención y seguimiento a los daños al patrimonio municipal ocasionados por hechos de tránsito.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, fracción III. Establece que los municipios tendrán a su cargo, entre otras, las funciones y servicios públicos siguientes: Agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales; alumbrado público; y calles, parques y jardines y su equipamiento, así como los demás que las Legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socio-económicas de los Municipios, así como su capacidad administrativa y financiera.

Artículo 5 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León. Establece su ámbito de regulación el equipamiento urbano, infraestructura urbana, infraestructura para la movilidad, obras de urbanización.

Artículo 1 de la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León. Define el objeto de la norma que busca regular el gasto y las acciones relativas a la planeación, programación, presupuestación, adjudicación, contratación, ejecución y control en materia de obra pública y los servicios relacionados con la misma, que realicen el Estado o los municipios. El artículo 24 de esta ley establece los procesos de licitación pública, invitación restringida a por lo menos cinco contratistas y adjudicación directa. Las formas de garantizar los contratos por anticipo, cumplimiento y vicios ocultos. Asimismo, el artículo 66 establece las funciones de supervisión, vigilancia, control y revisión de los trabajos, incluyendo la aprobación de las estimaciones presentadas por el contratista, así como del control de la bitácora en las obras. El

artículo 98, en materia de transparencia y combate a la corrupción, crea el Comité de Apoyo para la Adjudicación y Fallo de los Concursos de Obra Pública el cual tiene por objeto coadyuvar a la transparencia, economía, solvencia, calidad y capacidad de ejecución de la obra pública, el cual debe existir en cada Municipio en términos de la Ley Orgánica de la Administración Municipal.

Artículo 86 del Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Monterrey. Establece la creación de la Secretaría de Obras Públicas como Dependencia encargada de la planeación, proyección, construcción, conservación y modificación de obras públicas municipales.

Evaluación de consistencia y resultados

I. Diseño.

a) Análisis de la justificación de la creación y del diseño de los programas.

1. Existe un diagnóstico del problema público que buscan resolver los programas, de forma individual o conjunta, que describa de manera específica:
 - a) El problema formulado como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
 - b) Causas, efectos y características del problema.
 - c) Cuantificación y características de la población o área de enfoque que presenta el problema.
 - d) Ubicación territorial de la población que presenta el problema.
 - e) El plazo para su revisión y su actualización.

El diagnóstico de un programa integra una serie de análisis que sustenta las acciones de gobierno con evidencia sobre un problema público o necesidad interna al Municipio, así como el desarrollo de los medios que resultan viables para atender tales situaciones negativas.

El diagnóstico debe presentar al problema, de acuerdo con los lineamientos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP, 2020), el problema se redacta con la estructura [Población/Área de Enfoque], [Problemática], [Delimitación en Magnitud], [Delimitación Geográfica] y [Delimitación Temporal]. Su formulación no debe estar en función de una “Falta de...” o “Ausencia de...”, pues su solución se reduce a generar o contar con aquello que hace falta.

Los Programas de Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles, y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, en su información financiera 2020, presentan su correspondiente árbol de problema, de objetivos y su Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), empero no cuentan con un diagnóstico que justifique la intervención de gobierno con base en información teórico-empírico que sustente la formulación de los árboles y su posible mecanismo de atención. No obstante, actualmente la información del ejercicio 2021 de los programas sometidos a evaluación, integran con su documento de diagnóstico que se verifica si atiende a las preguntas de evaluación de este apartado.

Movilidad

El problema fue formulado como “Incremento en el número de hechos de tránsito”, la cual expresa una situación negativa y que además puede ser revertida por medio de la intervención gubernamental. De modo que el problema de Movilidad manifiesta una delimitación en magnitud por el incremento y la problemática de “los hechos de tránsito”.

Respecto a sus causas y efectos, el árbol de problemas hace patente cuatro causas principales de los hechos de tránsito, “Escaso mantenimiento a señales y semáforos”, “Intersección con diseños geométricos inadecuados”, “Limitados operativos viales”, y “Limitadas prácticas sobre cultura vial”.

En tanto, en sus efectos cuenta con solo dos, “congestionamiento vial” y “personas lesionadas”. Los hechos de tránsito generan pérdidas económicas, tanto en los particulares como en el gobierno que debe dirigir recursos para reparar o rehabilitar los daños en la infraestructura vial. Las consecuencias acaecidas por las personas lesionadas también deben considerarse el gasto de bolsillo y especificar que entre las lesiones están las sensitivas, psicoemocionales, funcionales, estructurales y muerte. La sociedad resiente las pérdidas en productividad y la disminución de ingresos familiares. De este modo, resulta conveniente incluir en el diagnóstico información que sustente la relación entre las causas y el problema ya que no se puede explicar la lógica causal del árbol causa - problema - efecto.

El problema cuenta en su diagnóstico con evidencia que ha disminuido en los últimos 4 años. Los datos de INEGI indican que el número de accidentes del año 2020 disminuyeron en 28% respecto de 2019 y 31% respecto de 2018.

En cuanto a la población objetivo o área de enfoque, el diagnóstico de Movilidad define como su población al conjunto de habitantes del Municipio de Monterrey. Es valioso considerar a las personas que hacen uso de las vías públicas para la satisfacción de sus necesidades, laborales, educativas, salud y esparcimiento, sin embargo, los usuarios de las vías públicas no resultan únicamente los habitantes del Municipio, y menos en la red vial principal que da servicio a usuarios que vienen de otras ciudades o cruzan el Municipio para llegar a sus destinos. De este modo, es conveniente redefinir su población como un área de enfoque, en este caso la red o la infraestructura viales del Municipio.

La delimitación geográfica de la población o área de enfoque que padece el problema, el diagnóstico lo menciona como habitantes del Municipio de Monterrey, no obstante, como se mencionó anteriormente, resultaría beneficioso mencionar a la infraestructura vial del Municipio.

Finalmente, el diagnóstico indica que la frecuencia de actualización sobre la población será cada cinco años, en términos de la cantidad de habitantes y en función de los censos de población y conteos intercensales de INEGI.

Construcción y Mantenimiento de Calles

El problema fue formulado como “Falta de mantenimiento vial continuo en las calles del Municipio de Monterrey”, de modo que no se cumple con la característica de entenderse como un problema o situación reversible en términos de la Metodología del Marco Lógico.

En cuanto a su árbol de problema, integra dos causas el “Incumplimiento a la programación de atención a las solicitudes ciudadanas” e “Incumplimiento a los programas de mantenimiento vial”; y como efectos “Baja percepción de satisfacción en el servicio de mantenimiento a vías públicas de los ciudadanos del Municipio de Monterrey”. Lo anterior, muestra un área de oportunidad para perfeccionar la formulación causa efecto, debido a que las causas no expresan una relación directa con el problema y el efecto no muestra una relación lógico causal.

Con relación a la cuantificación y características de la población o área de enfoque que presenta el problema, se hace mención en su diagnóstico 2021 de la población del Municipio de Monterrey, pero no cuenta con una caracterización, es decir, una descripción de atributos particulares de la

población tales como, en el caso de poblaciones humanas, género, edad, ocupación, ingreso, entre otros muchos, o áreas de enfoque como extensiones, ubicación, nivel de servicio, etc. Por ello, resulta conveniente incluir en el diagnóstico información que sustente la relación entre las causas y el problema ya que no se puede explicar la lógica causal del árbol, causa - problema - efecto.

Complementariamente, la población que considera el programa tiene una ubicación geográfica en el territorio de Monterrey un periodo de actualización de 5 años.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

En el diagnóstico 2021 y en el árbol de problemas del ejercicio 2020, el problema principal presenta una composición explicativa que tiene la oportunidad de mejorar y ser formulada como un problema o una necesidad, entendida esta como el cumplimiento de una acción mandatada por un determinado cuerpo legal. En este caso, el marco legal del país y del estado establece la necesidad de planear y supervisar la obra pública o los servicios relacionados con las mismas. De modo que el problema no está claramente definido.

Entre las causas y efectos que considera el árbol de problema presentado en los documentos financieros 2020 y 2021, una línea causal se explica como efecto principal: la (Efecto) "Apatía por parte de los ciudadanos a participar en los proyectos de Obra Pública", porque (Problema) "Al no haber participación, no se conocen las necesidades principales de la comunidad así como desconocer los alcances de cada obra" porque hay (Causa 1) "Desatención a las peticiones ciudadanas de obras requeridas" provocadas por la (Causa 1.1) "Falta de reuniones de trabajo para conocer necesidades de los ciudadanos" y porque (Causa 1.2) "No se pueden implementar las necesidades propuestas por la ciudadanía". Empero, la estructura causal no es lógica. La apatía, el desinterés por un tema determinado, propicia que no se participe de él. De este modo, la apatía ciudadana no es un efecto superior en este caso y podría considerarse más una causa. Por su parte, las causas 1, 1.1 y 1.2 aluden a problemáticas de logística administrativa y no a factores externos.

Lo mismo ocurre con las causas 2, 2.1 y 2.2, son problemáticas de logística interior de la secretaría para la atención ciudadana. Y podrían tener un análisis como sigue, si a causa de deficiencias organizacionales y procedimentales, el ciudadano deja de percibir la atención por parte de los servidores públicos, se generará una inconformidad y en consecuencia una apatía, así una baja participación en acciones de gobierno, conflicto social, deterioro de la gobernabilidad. Es pertinente que la Unidad Responsable realice un rediseño del programa con base en la identificación puntual del problema público o necesidad que debe atenderse. En consecuencia, resulta pertinente revisar la formulación del problema, sus causas y efectos, e incluir en el diagnóstico información que sustente la relación entre las causas y el problema ya que no se puede explicar la lógica causal del árbol.

Por otra parte, el programa en sus documentos 2020 y diagnóstico 2021 no presenta la cuantificación de la población o área de enfoque que muestra, únicamente hace referencia a "Ciudadanos de Monterrey donde apliquen las obras públicas de mejora", se tiene pues la oportunidad de definir con mayor focalización quien es la población o área de enfoque, y su

cuantificación a fin de proporcionar una idea de la relevancia para la sociedad y de la intervención gubernamental.

Análisis transversal

Los diagnósticos de los programas presentan deficiencias en la formulación del problema o necesidad por atender, sus árboles tanto de problema como objetivos presentan deficiencias lógico-causales, su población o área de enfoque adolece de características que la describan.

Como se mencionó, la Unidad Responsable tiene la oportunidad de reformular el problema público con la estructura propuesta por la SHCP [Población/Área de Enfoque]+[Problemática]+[Delimitación en Magnitud], [Delimitación Geográfica] y [Delimitación Temporal], de modo que se mejoren las redacciones actuales.

La tabla 9 presenta un ejemplo de redacción para el problema que se ha definido en los árboles y MIR del ejercicio 2020, y que concuerdan con el diagnóstico 2021, con base en lineamientos de la SHCP.

Tabla 9. Propuesta de problema central de los programas.

Programa	Problema central	Propuesta de Mejora	
		Población o área de enfoque	Problemática y delimitación
Movilidad	Incremento en el número de hechos de tránsito.	Red vial en tramos principales	Presenta alta incidencia de hechos viales del Municipio de Monterrey.
CMC	Falta de mantenimiento vial continuo en las calles del Municipio de Monterrey.	Calles y avenidas de la cabecera municipal	Presenta alta demanda de mantenimiento rutinario en carpeta asfáltica.
PPSOP	Al no haber participación, no se conocen las necesidades principales, así como desconocer los alcances de cada obra.	Los proyectos de obra pública municipal	Tienen bajo nivel de participación ciudadana.

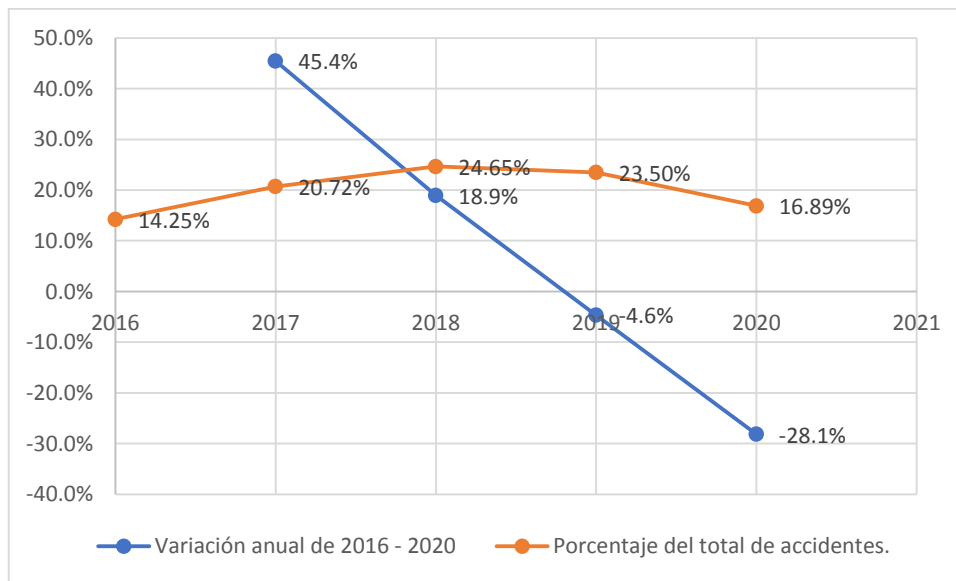
Es necesario corroborar que el problema o necesidad por atender es competencia de la Unidad Administrativa Responsable. Estos ejemplos están en función de la información presentada por las Unidades Administrativas Responsables de los programas.

2. ¿Qué justificación teórica y empírica documentada sustenta el tipo de intervención que los programas llevan a cabo?

Movilidad

De acuerdo con los datos proporcionados en el diagnóstico 2021 del programa Movilidad se tiene se considera como problemática el “Incremento de Hechos de Tránsito”. Al justificar el problema se muestra la disminución en la cantidad de Hechos de Tránsito (HT) entre 2018 y 2020. Sin embargo, los períodos reportados entre estos periodos no son comparables, debido a que entre 2018 y 2019 la cifra es anual, y entre 2019 y 2020 la cifra corresponde al primer semestre. Con la información anualizada para 2020, la variación anual de HT y el porcentaje anual del total del periodo 2016 a 2020 muestra la disminución en HT tal como se muestra en la gráfica 3.

Gráfica 3. Tasa de variación y estadística anual de hechos de tránsito en Monterrey.



Fuente: Datos abiertos, Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad, Municipio de Monterrey, estadísticas 2016 – 2020.

Es necesario considerar que, en 2020, el confinamiento derivado de la contingencia sanitaria redujo la movilidad de las personas, lo cuál puede ser un factor de la disminución acelerada en 2020. De este modo, la información de hechos de tránsito es el único sustento que muestra el diagnóstico para mantener la acción del programa Movilidad.

Con base en la evidencia de la misma Secretaría, hay una contradicción en la formulación del problema y la evidencia que lo sustenta. Empero, puede considerarse la alta incidencia de accidentes por cada 100,000 habitantes.

Construcción y Mantenimiento de Calles

Como se ha mencionado, en 2020, los Programas Presupuestarios no contaban con un diagnóstico, sino hasta 2021 que se presenta el citado documento que respalda la acción de gobierno para la Construcción y Mantenimiento de Calles. Si bien, indica la cantidad de reparaciones hechas durante 2019 y 2018, no precisa la razón para realizar las intervenciones de reparación de carpeta asfáltica y delimitación de carriles. De la entrevista semiestructurada que atendió el personal, varias de las acciones del programa responden a peticiones ciudadanas e inspección de campo, lo cual se convierte en un insumo para justificar la intervención a partir de la cantidad de solicitudes de bacheo y del reporte técnico de daños en pavimentos que haya levantado el personal de campo.

Debe considerarse también, que la expresión “falta de mantenimiento continuo”, en la metodología de marco lógico bastaría con dar mantenimiento continuo y desaparecería el problema.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

En los apartados de Estado actual del Problema y Evolución del problema, el diagnóstico de este programa carece de información que permita determinar una razón para realizar una promoción, planeación y supervisión de obras públicas en el Municipio de Monterrey. En dichos apartados se aborda el tema de la traza urbana, del compromiso para impulsar acciones de renovación urbana y promover el consumo de productos amigables con el ambiente y de tecnologías limpias, eficientes y de bajo carbono. Las citadas ideas componen objetivos deseables, no así la explicación para que el gobierno municipal realice un conjunto de acciones en favor de la obra pública, a partir de la atención a peticiones ciudadanas y su promoción.

De la entrevista semiestructurada que atendió el personal de la Secretaría de Obras Públicas, sus acciones derivan la priorización de obras y proyectos plasmados en el Programa de Obras Públicas Proyectadas, así como de las peticiones ciudadanas; así mismo se informó que el desarrollo de las obras públicas se enfoca a diversas temáticas como obras de pavimentación, rehabilitación de espacios públicos, obras pluviales entre otras, condicionadas a disponibilidad de recursos.

Análisis transversal

Los tres programas, Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles, y Promoción Planeación y Supervisión de Obras Públicas, se desarrollaron de manera independiente y atienden diversas aristas del espacio público. Empero, el sustento teórico empírico que justifique la intervención sobre el problema público o necesidad que debe atender el gobierno municipal resulta insuficiente para su explicación.

Aunque el factor humano es el de mayor incidencia como causa de hechos de tránsito, el diseño y el estado de conservación de la infraestructura vial es de vital importancia para que los desplazamientos que se hacen en ella sean seguros, por lo que, según la *Guía de Intervenciones de Bajo Costo y Alto Impacto para Mejorar la Seguridad Vial en Ciudades Mexicanas* (BID; ITDP, 2019), la infraestructura debe ser considerada dentro de cualquier política de seguridad vial, a tal grado que las auditorías de seguridad vial de la infraestructura son determinantes en el análisis y propuestas de mejora, además, según encuestas elaboradas en la misma guía, se han identificado

elementos en la infraestructura que afectan la percepción de seguridad de las personas. Es así que, los tres principales elementos de la infraestructura vial son:

- Vías de circulación: Lugares de dominio público o privado, abiertos a la circulación de personas y vehículos.
- Intersecciones: Lugar donde convergen dos o más vías y donde los vehículos pueden virar o mantener su trayectoria.
- Señalamiento: Elementos físicos que se utilizan en la regulación del tránsito. Sirven para que el usuario se comporte con corrección y seguridad en las vías. El señalamiento puede ser de dos tipos:
 - Vertical - son todas aquellas señales construidas con placas e instaladas a través de postes.
 - Horizontal - son las rayas, palabras, símbolos y objetos, aplicados o adheridos sobre el pavimento.

Las Unidades Administrativas podrían ver similitudes y complementariedades en torno a una movilidad urbana segura, sin dejar de lado que el alcance del programa PPSOP es más amplio, al ejecutar obras para el desarrollo social.

Mientras el programa Movilidad desarrolla una parte de la gestión del tránsito de personas y vehículos a través de señalamiento, educación vial mediante pláticas de cultura vial y reingeniería de cruceros; Construcción y Mantenimiento de Calles brinda el mantenimiento necesario a la infraestructura en su vialidad o carpeta de rodamiento y el señalamiento horizontal. Complementariamente, la planeación y supervisión de la obra pública brinda certeza de la calidad deseada del proyecto de vialidad, así como de la infraestructura urbana necesaria para el Municipio.

Al justificar la teórica y empíricamente el tipo de intervención que los programas llevan a cabo en un diagnóstico, debe incluir información cuantitativa y cualitativa que haga manifiesta la relevancia del problema o necesidad para la agenda pública y que en consecuencia debe ser atendido por la autoridad.

La Unidad Responsable del programa Movilidad cuenta con el registro de parte de accidentes y por su cantidad de registros, y puede generar un indicador tal como la tasa de incidencia de hechos de tránsito en el municipio, o congestión vial, por lo que resulta importante atender, para mitigar o disminuir los efectos perjudiciales como lesionados, discapacidades, defunciones, pérdidas económicas, procesos civiles y penales; así como la disminución de productividad a causa del tiempo que requieren las personas en sus traslados.

Aunado a ello, el programa Construcción y Mantenimiento de Calles, en su diagnóstico podría explorar la posibilidad de valorar y documentar el estado actual del problema en las calles y avenidas de Monterrey con el número de quejas de los usuarios de la red vial respecto al estado de conservación, la edad del pavimento de las avenidas, el tránsito diario promedio anual (TDPA) en determinados tramos de la red vial, para verificar la frecuencia de aparición de desperfectos en

la superficie de rodamiento. Para lo cual, el apoyo de un sistema de gestión de pavimentos optimizaría el mantenimiento vial. Por otra parte, el control de calidad de las mezclas asfálticas cobra relevancia, pues “el promedio de vida de las mezclas asfálticas del país es inferiores al 60% de lo que duran en países de Europa y Estados Unidos, sobre todas las mezclas densas” (Limón Limón, 2007). El auxilio de un laboratorio de control de calidad para pavimentaciones nuevas como de las mezclas usadas en el mantenimiento rutinario fomentaría la eficiencia del programa al garantizar que los insumos empleados cumplen o superan el estándar establecido para el tipo de obra.

Respecto al programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, obedece a un mandato de ley. Las inversiones físicas requieren una Planeación y Supervisión adecuada para lograr resultados de calidad, eficiencia y eficacia. La acción de gobierno no siempre debe estar orientada a la resolución de un problema. Al revisar el marco legal y competencial de la Unidad Administrativa Responsable se encontrará la obligación de planear, vigilar, controlar, asegurar la calidad de las inversiones físicas que realiza el Municipio.

b) Análisis de la contribución de los programas a los objetivos municipales, estatales y nacionales.

3. ¿Cómo se vinculan los objetivos de los programas con los objetivos de instrumentos de planeación municipal, estatal, nacional e internacional?

Conforme al artículo 31 de la Ley de Planeación del Estado de Nuevo León, el Gobierno del Estado y los Gobiernos Municipales coordinan acciones para que la planeación orientada al desarrollo sustentable de cada Municipio tenga congruencia con la planeación estatal y que incluya la participación de los diversos sectores de la sociedad en las actividades.

La congruencia entre planeación para el desarrollo sustentable de cada Municipio y su congruencia con la planeación estatal también es llamada vinculación que se desarrolla entre los objetivos de los programas y los establecidos en los instrumentos de planeación.

La primera verificación de alineación que debe cumplir los programas municipales contribuye a la realización de los objetivos establecidos en el Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021 (PMD), cuenta con 5 ejes rectores denominados:

- Eje 1. Seguridad Total y Policía Inteligente.
- Eje 2. Bienestar Social y Servicios Públicos.
- Eje 3. Desarrollo Urbano Sustentable y Movilidad Ágil y Moderna.
- Eje 4. Empleo y Estabilidad Económica.
- Eje 5. Gobierno Eficiente, Abierto y Con Participación Ciudadana.

De cada uno derivan objetivos y líneas estratégicas con las cuales se realiza la alienación o vinculación de los programas hacia los instrumentos de planeación. La vinculación del programa con el PMD se presenta en la tabla 10.

Tabla 10. Análisis de vinculación de los programas al Plan Municipal de Desarrollo 2019-2021.

Movilidad	CMC	PPSOP
<p>Su vinculación se deriva claramente ya que establece el Fin del programa “Contribuir a la disminución de personas lesionadas mediante la reducción de hechos de tránsito”, proviene del objetivo III.5. Contribuir en la disminución de personas lesionadas en hechos de tránsito., entendidos estos como judicialización de un accidente de tránsito.</p> <p>Se visualiza también, que los componentes y actividades del programa materializan las líneas de acción 5.1.1, 5.1.2 y 5.1.3, en la aplicación de operativos viales, y 5.1.4 en fomentar una cultura vial en los conductores de vehículos y transeúntes.</p>	<p>Se verifica la vinculación del programa CMC con los objetivos del PMD, en específico al Objetivo II.15. “Incrementar el mantenimiento continuo para mejorar las condiciones de las calles”. Asimismo, se vincula con las estrategias II.15.1, que establece la delimitación de carriles; la II.15.2, sobre el mantenimiento preventivo y correctivo; y la 15.2.3 de realizar inspecciones y supervisiones para verificar el estado de la infraestructura vial.</p>	<p>La MIR 2021 y el diagnóstico 2021 del programa PPSOP indican una alineación con la estrategia III.2.1 “Actualización de los planes de Desarrollo Urbano del Municipio de Monterrey”, aunque estas no son coherentes con las acciones de promoción, planeación y supervisión de obras públicas.</p>

Fuente: Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021.

Vinculación del programa con el Plan Estatal de Desarrollo 2016 - 2021, se presenta a continuación:

Tabla 11. Análisis de vinculación de los programas al Plan Estatal de Desarrollo 2016 - 2021.

Movilidad	CMC	PPSOP
<p>La vinculación con el PED del programa Movilidad, presentada en la MIR 2020 y el diagnóstico 2021, se identifica con la Estrategia 8.1 “Aumentar la calidad, eficiencia y seguridad de la red vial y carretera”; pues el programa busca disminuir el número de personas lesionadas como producto de Hechos de Tránsito; y con la línea de acción 8.1.2 “Crear un programa de mantenimiento rutinario de la Red Troncal Metropolitana”, sin embargo, es preciso mencionar que las líneas de acción del PED que son de alcance estatal y metropolitano, no son abordadas claramente con los fines o componente del programa.</p>	<p>La vinculación del programa CMC, presentada en la MIR 2020 y el diagnóstico 2021 con el PED, se identifica con la Estrategia 8.1 “Aumentar la calidad, eficiencia y seguridad de la red vial y carretera”, dado que el programa realiza el mantenimiento de vialidades se mantiene la calidad de operación, y se brinda seguridad vial.</p> <p>En la alineación del diagnóstico se citan otros objetivos, pero el programa no muestra acciones relativas para su realización, tales como “3.1.1. Ampliar la cobertura de servicios básicos”.</p>	<p>La vinculación de programa PPSOP con el PED que propone la Unidad Responsable, se logra a nivel del objetivo 3, al construir infraestructura social, concepto que incluye la construcción de sistemas de agua potable, drenaje, electrificación y equipamiento urbano.</p>

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo 2016 - 2021.

Hay que mencionar que no hay una vinculación al PND vigente. Así, la vinculación del programa hacia los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) y la Agenda 2030, el Plan Municipal de Desarrollo 2019 -2021 en su apartado 04. Planeación Participativa y Alineación, indica que los Ejes del PMD contribuyen al logro de los ODS. Sin embargo, los programas evaluados no cuentan con evidencia sobre los indicadores y objetivos a los cuales se vinculan. La Valoración de vinculación entre objetivos se muestra a continuación:

Tabla 12. Análisis de vinculación de los programas a los objetivos del Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

Movilidad	CMC	PPSOP
<p>EL ODS 11 busca lograr que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles y su meta 11.2 Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial.</p> <p>Para lo cual, al hacer seguras las vialidades de Monterrey con señalética vertical y horizontal, operativos de seguridad vial y adecuación de cruces; y fomento de la educación vial, lo que en un escenario deseable disminuye la cantidad de personas afectadas por hechos de tránsito.</p>	<p>La vinculación que establece la Unidad Responsable en su MIR 2021 con los ODS y su Agenda 2030, considera al ODS 6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos y al ODS 7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos</p> <p>De estos dos, el programa CMC en sus componentes no desarrolla obras relativas a servicio de agua y electrificación.</p> <p>Con el Objetivo 11, Lograr que las ciudades sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; el Programa de Construcción y Mantenimiento de Calles propicia seguridad, al mantener las vialidades con niveles aceptables de tránsito</p> <p>Sin embargo, su vinculación a la meta 11.1⁵ relativa a los servicios relacionados a vivienda, no es clara, pues el programa no realiza la introducción de servicios básicos, por lo que resulta conveniente reformular el propósito del programa.</p>	<p>Al considerar la vinculación que plantea la Unidad Responsable del PPSOP, hacia los ODS, considera varios aspectos de alineación con el ODS 1 Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo; el ODS 6 Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sustentable, y el saneamiento para todos; y el ODS 11, Lograr que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.</p>

Fuente: Agenda 2030.

Análisis transversal

Los tres programas se alinean a los objetivos del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, así como al Plan Estatal de Desarrollo 2016 - 2021. Por su parte, la alineación con los Objetivos del Desarrollo Sostenible se puede derivar de una interpretación sintáctica entre los objetivos, es necesario fortalecer la redacción de los objetivos Fin y Propósito en relación con los ODS y sus metas e incluir el monitoreo de indicadores propios de los ODS o indicadores *proxy*⁶ que apoyen su monitoreo. Por último, los tres programas carecen de alineación a los del PND o a sus programas derivados.

⁵ De aquí a 2030, 11.1 Asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

⁶ Indicador *proxy*: También llamado indicador indirecto, se usa ante la imposibilidad de medir lo que efectivamente es de importancia. El indicador mide una variable distinta a la que nos interesa de manera específica, pero presenta una relación lo más directa posible con el fenómeno en estudio.

c) Análisis de la población potencial y objetivo y mecanismos de elegibilidad.

4. ¿Cómo se definen y cuantifican las poblaciones o áreas de enfoque potencial, objetivo y atendidas por los programas?

Formular un programa presupuestario bajo la MML implica que se cumplan sus lineamientos en cada etapa. Así, la identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida es una de las etapas más relevantes, pues se determina el conjunto de personas o elementos que deben ser atendidos por el programa. De acuerdo con la MML se deben determinar las siguientes poblaciones:

- Población de referencia: Es la población total (con y sin problema), que se toma como referencia para el cálculo, comparación y análisis de la población objetivo. Suele conocerse con mayor precisión sus atributos y características, mediante estadísticas, tasa de crecimiento, y otros datos asociados a áreas geográficas y grupos etarios, étnicos, laborales, entre otros.
- Población potencial: Es una parte de la población de referencia, y que es afectada por el problema (o será afectada por él), y que por lo tanto requiere de los servicios o bienes que proveerá el programa. Indica la magnitud total de la población en riesgo. Su estimación ayuda a definir un plazo de atención y así un periodo de solución.
- Población objetivo: Conjunto de beneficiarios potenciales del programa (personas, familias, empresas, instituciones). Es aquella parte de la población potencial a la que el programa (una vez analizados algunos criterios y restricciones), estará en condiciones reales de atender.

Movilidad

La población potencial se define como “Todos los habitantes del Municipio de Monterrey” sin hacer alguna especificación. Según los datos del más reciente censo de población y vivienda (INEGI, 2020) la población de Monterrey es de 1,142,994 habitantes. Es importante mencionar que además de estas personas existe una población flotante que no se ha cuantificado en el censo y una población usuaria que no reside en el Municipio de Monterrey y ambas representan una carga para la infraestructura y los sistemas de movilidad como pudiera ser la población flotante o los residentes de los municipios vecinos que sólo transitan en Monterrey. Como se observa, es un gran reto poder determinar la población beneficiada, sin embargo, es importante mencionar que, la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León en su artículo 5 establece que los peatones tienen prioridad en la utilización de las vías y recursos públicos, esto es de gran relevancia si se considera que sin importar el modo de transporte que una persona utiliza para desplazarse en Monterrey, en algún momento de su viaje tendrá que caminar y por tanto, todas y todas las personas son peatones. Aun así, la población total del Municipio no deja de ser numerosa y difícil de manejar a pesar de que, es cierto que toda la población del Municipio se vería beneficiada tras la mejora de la movilidad urbana.

La población objetivo y atendida no se ha determinado dentro del programa Movilidad.

Construcción y Mantenimiento de Calles

Para este programa, la población potencial se establece como “Ciudadanos de Monterrey”, lo que hace referencia solamente a los ciudadanos del municipio, sin embargo, no es posible establecer la población beneficiada como el total de los habitantes como se hizo en el caso anterior. Esto se debe a que no necesariamente todos los habitantes gozan de un carácter de ciudadanos. Por este motivo, es importante resolver primero qué es lo que determina la calidad de ciudadano en el Municipio de Monterrey, algo que ya es en sí muy complicado de precisar pues involucra los derechos y obligaciones en los ámbitos civiles, políticos y sociales. Para Jordi Borja (2003) el carácter de ciudadano se obtiene sólo una vez que se ejerce la ciudadanía, es decir, una vez que la persona se involucra en las actividades políticas y sociales de la ciudad. Ciertamente, existen programas de desarrollo urbano tan exitosos como el caso de Medellín en Colombia que se han enfocado en el lema que reza “Ciudadanía antes que ciudad” y requiere una contextualización para el uso del término ciudadanía. Determinar una población objetivo a través de su carácter de ciudadano excluye de los beneficios del programa a una parte de la población que no tiene esta categoría y hace uso del servicio que se presta. Ahora, los conceptos empleados para la población potencial y objetivo del programa son: “Ciudadanos que transitan por las calles y avenidas del Municipio de Monterrey” y “Ciudadanos que habitan en el Municipio de Monterrey” respectivamente. En el primer caso se conceptualiza a toda persona mayor de 18 años que transita por las calles del municipio, el segundo caso, solo hace referencia a los ciudadanos que habitan en Monterrey. Ahora bien, al cuantificar la población objetivo, se cita a la población total de monterrey lo que incluye a los ciudadanos y no ciudadanos.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Este programa establece en su diagnóstico la población potencial como “Ciudadanos de Monterrey” y a la población objetivo como “Ciudadanos de Monterrey donde apliquen las obras públicas de mejora”, en tanto su cuantificación “Ciudadanos de Monterrey donde apliquen las obras públicas de mejora su población potencial como “Ciudadanos en general”. Estas definiciones excluyen de los beneficios de la ejecución de obras públicas a personas que no forman parte de la ciudadanía. Además, en diversas ocasiones los beneficios de la infraestructura no se limitan al Municipio de Monterrey, sino que se expande sin un límite claro por lo que puede hacer referencia más allá del Municipio de Monterrey. La población objetivo se obtiene dentro del gran conjunto de la población potencial, el programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas difunde información entre diversos sectores de la población, realiza obra pública que beneficia a grupos de población definidos por las reglas de operación de los programas, en otros casos, a sectores de la población que no forman parte de la población vulnerable o de pobreza extrema.

Análisis transversal

La población potencial se encuentra definida en los tres programas y es muy similar en los tres casos ya que tienen una característica general y hace referencia al total de habitantes del municipio, sin embargo, a pesar de que los tres determinan una población a través de características generales, y hacen referencia al total de los habitantes del Municipio de Monterrey, existen diferencias sustanciales donde se observa que no se refieren exactamente al

mismo grupo de personas. Aun así, en los tres casos no queda muy bien definida y se vuelve ambigua y difícil de cuantificar.

Debido a lo anterior, no se logró identificar una población objetivo, es decir, un subconjunto de personas que se busca atender en corto y mediano plazo en ninguno de los tres programas. Asimismo, tampoco fue posible identificar población atendida, es decir aquella población que ya fue atendida por el programa.

Como resultado de la entrevista estructurada que atendió personal de cada una de las áreas responsables, se confirma la dificultad para definir sus poblaciones. Si bien se ha considerado a las personas usuarias de las vialidades, su cuantificación no es asequible en términos económicos para el Municipio.

Los diagnósticos de los tres programas pueden definir y cuantificar la población o área de enfoque potencial, objetivo y atendida, así como considerar quiénes son los beneficiarios directos de las acciones del programa. Al hablar de un área de enfoque comprende conceptos como infraestructura vial e incluso usuarios de la red vial municipal.

Como se dijo en el apartado de la Teoría del Cambio, se puede definir un área de enfoque tal como usuarios de la red vial del Municipio de Monterrey.

5. Existe información que permita conocer quiénes reciben los apoyos de los programas que incluya:
 - a) Las características de la población o área de enfoque atendida establecidas en su documento normativo.
 - b) Tipo de apoyo otorgado.
 - c) Una clave única de identificación por usuario que no cambie en el tiempo.
 - d) Mecanismos documentados para su depuración y actualización.

Movilidad

De acuerdo con el diagnóstico de este programa vigente en 2021, se hace una síntesis de estadísticas de accidentes viales y sus consecuencias, sin embargo, no se describe con claridad una población o área de enfoque.

Al mencionar la identificación y caracterización de la población o área de enfoque objetivo, el diagnóstico 2021 del programa la presenta como “1,109,171 habitantes del Municipio de Monterrey y la cobertura en lo que respecta a la Policía Regia”, expresión que se utiliza para cuantificar a la población o área de enfoque. De este modo, se considera que el programa no tiene identificada correctamente su población o área de enfoque, tanto potencial como objetivo.

Los señalamientos viales, los semáforos en operación adecuada en las avenidas municipales, la reconfiguración de cruceos y la ejecución de operativos viales dan servicio no solo a las personas que tienen su domicilio, sino a todo usuario de las vialidades, tanto residentes como usuarios de paso; conductores y peatones.

A partir de la definición técnica, se tiene que la población potencial es aquella parte de la población que es afectada por el problema (o será afectada por él), y que por lo tanto requiere de los servicios o bienes que proveerá un determinado programa. Su cuantificación es importante para conocer el total de la población en riesgo. Por otra parte, la población objetivo expresa aquella parte de la población potencial a la que el programa, estará en condiciones reales de atender, de la cual también se debe conocer el número de beneficiarios potenciales del programa (personas, familias, empresas, instituciones). Dichos conceptos enmarcan perfectamente las acciones de un programa o proyecto que entrega bienes o servicios de manera directa.

Es así como, el programa Movilidad no otorga apoyos, sino un servicio que se puede identificar como gestión de la movilidad, y se describen como Componente 1 “Proporcionar mantenimiento a señales y semáforos dañados para su buen funcionamiento”; Componente 2 “Intersecciones semaforizadas nuevas”; Componente 3 “Implementar operativos viales”; y Componente 4 “Implementar pláticas de cultura vial”. De modo que la infraestructura vial de competencia municipal es quien recibe directamente los servicios que brinda el programa, los usuarios de las vialidades son beneficiarios indirectos. Es necesario mencionar que la sintaxis de los componentes no cumple los lineamientos de la Metodología del Marco Lógico.

El programa Movilidad, cuenta con un registro de eventos realizados para cada uno de sus productos. Para el Componente 1 cuenta con los registros mensuales de Señales rehabilitadas y nuevas instaladas; Componente 2 lleva el documento Intersecciones Modernizadas 2020, que reporta semáforos peatonales y vehiculares intervenidos; Componente 3, en este caso no se proporcionó el nombre o documento que respalde los operativos viales y los resultados de estos; Componente 4, cuenta con el registro de Escuelas visitadas 2020, pero omite grados escolares atendidos, cantidad de alumnos asistentes, temas tratados, duración de la sesión, datos importantes para generar indicadores de resultados y posteriormente de impacto.

Construcción y Mantenimiento de Calles

De acuerdo con el diagnóstico de este programa vigente en 2021, el apartado de Cobertura, la Identificación y caracterización de la población o área de enfoque potencial refiere a los “Ciudadanos que transitan por las calles y avenidas del Municipio de Monterrey”⁷. Por su parte la población objetivo cita a los “Ciudadanos que habitan en el Municipio de Monterrey”. Esta expresión limita el beneficio directo o indirecto para quienes no reúnen la característica individual de ciudadanía. El bacheo es un servicio que se ejecuta sobre las vialidades y beneficia a la población residentes como temporales, menores y mayores de edad, para facilitar su movilidad. Con lo anterior, el programa realiza una caracterización muy acotada de su población potencial y objetivo.

⁷ En México, según establece la Constitución, una ciudadana o un ciudadano es aquella persona que reúne tres condiciones: tener 18 años cumplidos, tener la calidad formal de mexicana o mexicano, tener un modo honesto de vivir.

Por otra parte, los productos o servicios que brinda el programa no son claros ya que su descripción no cumple los lineamientos que para la definición de Componentes establece la Metodología del Marco Lógico. Cumplir con programas de solicitudes o mantenimiento es una tarea interna por lo que no puede considerarse un producto del programa, sino un insumo para su consecución.

Así pues, dada la naturaleza de los productos del programa CMC, no existe una lista de beneficiarios que sean identificados, pero sí cuentan con registro de ciudadanos que emiten reportes de daños en la superficie de rodamiento, y sus cuadrillas de supervisión hacen inventarios de daños para programar las rutas de bacheo y recarpeteado, según los datos de vertidos en la entrevista sostenida con el personal de la SIV. De ahí, nuevamente se hace ver que el programa de solicitudes o bacheos no es un producto si no un insumo.

Dado que el programa realiza la construcción y el mantenimiento de calles, la Secretaría de Infraestructura Vial cuenta con un listado de las obras realizadas en las cuales se identifica la obra ejecutada, que especifica el tipo, área y cantidad de beneficiarios, en el cual se pueden identificar los productos o servicios realizados.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

De acuerdo con el diagnóstico y Matriz de Indicadores para Resultados del programa vigente en 2021, en su apartado de Cobertura, carece de un análisis adecuado de las características de la población objetivo o área de enfoque. La población está definida como “Ciudadanos de Monterrey”, lo que conlleva exclusión de los beneficios de las personas que son menores de edad, o que son ciudadanos, pero de otra ciudad y hacen uso de los productos del programa.

Así mismo, el documento no identifica con claridad el producto o servicio otorgado a la población o hacia el área de enfoque. En su Matriz de Indicadores para Resultados se presentan el Componente 1 “Peticiones ciudadanas de necesidades de obra” y el Componente 2 “Promoción y difusión de la obra pública durante el proceso de ejecución con la ciudadanía”, pero en términos de la Metodología del Marco Lógico no hay un producto o servicio dispuesto a la población beneficiaria. Durante la entrevista realizada con personal de la Secretaría de Obras Públicas del municipio, se informó que el programa se avoca a acciones ciudadanas como atención ciudadana dado que se atiende el espacio público en diversos ejes (drenaje, pavimentación, entre otro más).

No obstante, de acuerdo con las atribuciones y facultades otorgadas a las Secretaría de Obras Públicas atender las necesidades de infraestructura de la ciudadanía⁸, estas se convierten en un insumo para posteriormente ser incluida previo estudio de factibilidad en los programas de obras públicas. Se colige pues, que los productos y servicios de la Secretaría no son el cumplimiento de programas sino el desarrollo de infraestructura a través de la planeación, proyección,

⁸ Artículo 86 y 87, fracción I, de Reglamento de la Administración Pública Municipal de Monterrey, Administración 2019-2021.

construcción, conservación y modificación de obras públicas municipales. Por lo que los apoyos, o componentes de este programa no están claramente especificados.

Así mismo, el personal que atendió la entrevista manifestó que se carece de un mecanismo que gestione a los beneficiarios del programa y realmente pueda ser actualizado cada año, como podría ser un padrón de beneficiarios. Lo anterior debido a que no se entrega un producto o servicio a personas o a un colectivo de éstas que pueda ser monitoreado. A su vez, los diferentes fondos de financiamiento especifican determinadas características de las personas que habitan las zonas en que deben realizarse las obras que cubren los recursos, tal como es el caso del Fondo de Infraestructura Social Municipal del Ramo 33. Por otra parte, cuenta con un registro de las Obras Públicas realizadas durante el ejercicio correspondiente, diferenciado por los fondos de financiamiento.

Al observar esta reglamentación puede considerarse cuantificar el número de personas o familias que resultan beneficiadas directamente con la ejecución de obras públicas como pueden ser los vecinos de calles en las cuales se introduce infraestructura básica, rehabilitación de espacios públicos (parques, andadores, pistas de trote, entre otros). No obstante, cuantificar la población atendida por cada obra es complejo, por lo que es más factible medir un área de enfoque a partir de las obras requeridas y las obra ejecutadas.

Análisis transversal

Los programas de esta evaluación, si bien han sido formulados a través de las etapas de la Metodología del Marco Lógico, no precisan una población o área de enfoque a la cual pueda hacerse una caracterización. En el propósito de la MIR se debe hacer mención del área de enfoque o población a la que se dirige el programa. De acuerdo con las recomendaciones del SHCP en su diplomado Presupuesto Basado en Resultados, el propósito debe contar con la siguiente estructura: [Población o área de enfoque] + [verbo presente] + [Resultado logrado]. Es importante mencionar que los programas sujetos de esta evaluación no presentan una caracterización adecuada de su población o área de enfoque.

Aunado a ello, los componentes definidos en la MIR de los programas no son claros, por lo que se considera necesaria su reformulación con mayor seguimiento a los lineamientos de la Metodología del Marco Lógico. De acuerdo con la SHCP es conveniente formular el producto o servicio con la estructura [Producto/Servicio] + [Verbo en pasado participio] + [complemento descriptivo], por ejemplo, [Puesto de control vehicular] + [Operando] + [para prevenir que personas bajo efectos de bebida alcohólica conduzcan vehículos automotores].

La descripción de los objetivos, Fin, Propósito, así como de los bienes y servicios, es decir, Componentes que ofrecen los programas que se evalúan en este documento, no siguen la MML por lo que no resultan claros derivado de una errónea definición del árbol de problemas y objetivos, de los cuales se generan los resúmenes narrativos.

En lo que respecta al seguimiento de beneficiarios o usuarios de los tres programas evaluados, las Unidades Responsables cuentan con registros de las acciones obras y contratos realizados durante el ejercicio correspondiente, pero no se da seguimiento a beneficiarios o usuarios de los

programas en términos de satisfacción del usuario beneficiario, o superación de alguna barrera que limitaba su desarrollo antes de la acción del programa.

6. Si los programas recolectan información socioeconómica de su población o área de enfoque atendida, ¿qué procedimiento aplican para llevarlo a cabo, qué variables miden y con qué periodicidad?

De acuerdo con los *Lineamientos para la constitución, actualización, autenticidad, inalterabilidad, seguridad y difusión de la información del Padrón de Beneficiarios* (Diario Oficial de la Federación, 2020), emitidos por la Secretaría de Bienestar, el padrón de beneficiarios “contiene de forma estructurada, actualizada y sistematizada, la información de las personas beneficiarias de los programas sociales de la Administración Pública Federal”, y entre sus objetivos está conocer características sociodemográficas de los beneficiarios, así como determinar la cobertura poblacional y territorial de los programas de desarrollo social.

De igual modo, en el Estado de Nuevo León se cuenta con un documento denominado *Criterios de Apoyo al Sistema Integral de Información de Padrones de Beneficiarios de Programas del Estado de Nuevo León (SIPBP-NL)*, el cual desarrolla seis criterios a aplicar para considerar cuáles programas deben incorporar la información de Padrón de Beneficiarios Sistema Estatal SIPBO-NL. Cabe señalar el primero como “1. Que tengan plenamente identificadas a la personas físicas o morales, públicos o privados que sean beneficiarios de apoyos económicos o en especie”, “2. Programas clasificados como S (sujetos a reglas de operación) y U (Otros subsidios). Al considerar estos Criterios como buena práctica, aplicable en el Municipio de Monterrey, los tres programas no cumplen los criterios anteriormente señalados.

En lo que respecta a la Contraloría del Municipio de Monterrey (2020), ésta cuenta con el *Lineamiento para la Operación y Seguimiento del Sistema de Evaluación del Desempeño*, el cual señala como obligación de las Entidades de la Administración municipal que:

- 4.1.14. De los Programas Presupuestarios, los proyectos y/o acciones derivadas de estos que entreguen bienes y/o servicios deberán contar con padrones de beneficiarios desagregados por sexo y grupo de edad. El desarrollo, control y administración de estos será responsabilidad de la Dependencia y Entidad de la Administración Pública Municipal correspondiente.

Visto lo anterior, es preciso señalar que los programas sujetos de esta evaluación no cuentan con un padrón de beneficiarios y en consecuencia no recolectan información socioeconómica de su población o área de enfoque atendida. De manera particular, enseguida se enuncian componentes de los programas de los cuáles se podría hacer un registro de beneficiarios.

Movilidad

Los productos y servicios que ofrece el programa son descritos en el diagnóstico 2021, cabe señalar que sus productos no se entregan directamente a personas en específico, sino sobre la infraestructura vial del Municipio en el caso del mantenimiento, modernización de señalamiento y cruces, que posteriormente es usada por peatones y conductores de todo tipo de vehículo, con

la finalidad de salvaguardar la integridad física de todo usuario de las vías de comunicación del Municipio. Excepcionalmente, los operativos de control y las pláticas de cultura vial sí se entregan a un grupo de personas en específico como a los conductores de vehículos de motor y a los alumnos de nivel básico respectivamente, así como a trabajadores de industrias del municipio, a los cuáles se les puede hacer un seguimiento.

En los operativos de control de alcoholemia, la SSPV registra sus actividades en la Bitácora de Operativos Antialcohol. En ella se asienta datos del conductor tales como: nombre edad, sexo, domicilio, tipo de vehículo, placas, licencia y tarjeta de circulación. Con estos datos se puede identificar el perfil socioeconómico del infractor y crear estadísticas que pueden alimentar el sistema de prevención.

Al considerar la cobertura del programa a las personas que realizan viajes o traslados en las vías municipales, con una población identificada como usuarios de las vialidades se puede medir el número de viajes diarios en las avenidas principales del Municipio. En los factores sociodemográficos de interés en un programa movilidad, el Municipio puede considerar indicadores de movilidad vial⁹ tales como velocidad promedio, tiempo de traslado e índice de congestión; indicadores de accesibilidad sustentable como accesibilidad peatonal y accesibilidad ciclista. En materia ambiental, índices de contaminación por partículas en suspensión denominadas PM10 y PM2.5. En materia de equidad de género, tiempo de traslado y costo de viaje diferenciado por sexo.

Construcción y Mantenimiento de Calles

El programa no cuenta con una herramienta para coleccionar información socioeconómica de los beneficiarios. En el programa, sus labores de bacheo y mantenimiento vial se generan a partir de la petición ciudadana. Así, los ciudadanos que realizan estas peticiones pueden proporcionar datos como género, edad, grado de escolaridad, domicilio, si es propietario de vehículo, si cuenta con equipo de telefonía celular, datos que no necesariamente los exprese la persona, pero pueden ser recolectados por los sistemas de comunicación que ha puesto a disposición la Administración Municipal.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

El diagnóstico de programa presentado para el ejercicio 2021 no define la recolección de información socioeconómica de la población que se ha atendido con los proyectos de obra pública, en este caso la población habitante de Monterrey. Bajo esta definición, resulta imposible crear un padrón de beneficiarios de las obras que desarrolla el programa.

Los programas que ejecutan pavimentaciones o brindan su mantenimiento, generan cambios en la calidad de vida de las personas. Mediante la introducción o renovación de servicios básicos

⁹ Instituto Mexicano para la Competitividad, IMCO, 2019, disponible en https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/Indice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf.

como agua entubada, electricidad, alcantarillado y la pavimentación de la vialidad se modifica el nivel de vida de las personas, en específico aquellas en situación de pobreza.

Las mejoras en infraestructura reducen la incidencia de enfermedades gastrointestinales, se produce una mejoría en el entorno económico en zonas desfavorecidas, lo que permite que los pequeños negocios se mantengan en operación durante más horas, ofrezcan otros productos y servicios, y puedan transportar sus bienes de manera más eficiente, además de reducir el consumo de combustible y alargar la vida útil de sus vehículos.

Análisis transversal

Los programas, en su diagnóstico no abordan la creación de un padrón de beneficiarios. Sus productos se entregan a diversos tipos de poblaciones, por ello, no recolectan información socioeconómica de su población o área de enfoque atendida, en parte porque las reglas de operación de los fondos empleados no lo establecen, o no es operativamente factible hacerlo. No obstante, una oportunidad es que las Dependencias Ejecutoras de los Programas pueden tomar información externa de tipo socioeconómica y demográfica de las personas que participan voluntariamente o al azar de alguno de los servicios que se brindan como pláticas de cultura vial, operativos de control, reportes de desperfectos en la superficie de rodamiento, así como de las zonas del Municipio donde realizan obras de mantenimiento o construcción de obras viales, a fin de contar con información sobre las mejoras en la calidad de vida que generan las obras de mejoramiento vial, movilidad y desarrollo. Lo anterior, permitirá evaluar el grado de satisfacción del ciudadano usuario.

d) Evaluación y análisis de la Matriz de Indicadores para Resultados.

7. ¿En qué sentido los indicadores de gestión y estratégicos de los programas cumplen con ser claros, relevantes, económicos, monitoreables, adecuados y de aporte marginal?

Como herramienta de planeación estratégica, la Matriz de Indicadores para Resultados permite visualizar objetivos del programa y su contribución para aquellos definidos en los instrumentos de planeación municipal, estatal y nacional, e incorpora los indicadores necesarios para medir el grado en el cual se logró el resultado del programa.

Para que los indicadores funcionen como herramientas de monitoreo deben ser diseñado de modo que sus valores puedan ser medidos periódicamente y en su caso definir curso de acción correctivo.

Sin embargo, no cualquier indicador debe incluirse en la MIR, si no aquellos que cumplan con la función de medir el nivel de logro alcanzado por el programa. Por lo cual se definen dos tipos de indicadores, “estratégicos y de gestión”, los estratégicos miden “el grado de cumplimiento de los objetivos de las políticas públicas y de los programas presupuestarios”, los de gestión deberán medir “el avance y logro en procesos y actividades”, es decir, sobre la forma en que los bienes y servicios públicos son generados y entregados.

Ahora bien, para que su medición sea inequívoca, los indicadores de desempeño deben cumplir con un conjunto de criterios exigidos en la normativa nacional y que son conocidos como Criterios CREMAA, debido al acrónimo de tales criterios, mismos que se presentan a continuación: Claridad, que sean precisos e inequívocos, es decir, entendibles y que no den lugar a interpretaciones; Relevancia, que reflejen una dimensión importante de logro del objetivo, deben proveer información sobre la esencia del objetivo que se quiere medir; Economía, que la información que se proporcione para generar el indicador esté disponible a un costo razonable; Monitoreable, que puedan sujetarse a una verificación independiente; Adecuado, que aporten una base suficiente para evaluar el desempeño; y Aportación Marginal, que en el caso de que exista más de un indicador para medir el desempeño en determinado nivel de objetivo, debe proveer información adicional en comparación con los otros indicadores propuestos, lo anterior, con base en los *Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico*, emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC), mismos que son de observancia obligatoria para los entes públicos.

A continuación, se presenta la valoración del cumplimiento de los indicadores del programa Movilidad con los criterios CREMAA de los programas sujetos de esta evaluación.

Tabla 13. Cumplimiento de los indicadores del programa Movilidad con los criterios CREMAA.

Indicador	Porcentaje de cumplimiento de criterios CREMAA	Observaciones
Porcentaje de disminución de lesionados en hechos de tránsito.	80%	El criterio de claridad no se cumple debido a que la definición de indicador es imprecisa.
Hechos de tránsito registrados.	80%	El criterio de claridad no se cumple debido a que el nombre no es claro, la definición de indicador no es precisa y método no es congruente.
Cantidad de mantenimientos realizados a señales.	60%	Para este conjunto de indicadores no se cumple el criterio Claridad a causa de que los nombres no son claros, las definiciones no son precisas, y los métodos de cálculo no son congruentes con su nombre. Así mismo, el monitoreo de estos indicadores no puede hacerse de forma independiente, ya que las fuentes de información no están publicadas en Portal Oficial del Municipio o en algún otro sitio público.
Cantidad de señales de tránsito instalados.	60%	
Cantidad de semáforos rehabilitados.	60%	
Cantidad de intersecciones corregidas.	60%	
Estudios de modificación en intersecciones.	60%	
Proyectos de modificaciones viales.	60%	
Operativos anti-alcohol realizados.	60%	
Operativos realizados por circular a exceso de velocidad en zona urbana.	60%	
Operativos realizados tipo carga pesada por exceso de dimensiones.	60%	
Elaborar reportes para la recopilación de estadísticas de accidentes viales.	60%	
Actividades de supervisión a operativos viales realizados.	60%	
Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial a escuelas (kínder, primaria y secundaria).	60%	
Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial a empresas.	60%	
Personas beneficiadas con pláticas	60%	

Indicador	Porcentaje de cumplimiento de criterios CREMAA	Observaciones
informativas sobre cultura vial a escuelas (kínder, primaria y secundaria).		
Personas beneficiadas con Pláticas informativas sobre cultura vial a Empresas.	60%	
Menores orientados en la prevención de accidentes.	60%	
Promedio de cumplimiento	62%	

Fuente: Elaboración propia con base en la Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de metas y Tabla de Indicadores del PMD proporcionados por el personal del Municipio.

Tabla 14. Cumplimiento de los indicadores del programa Construcción y Mantenimiento de Calles con los criterios CREMAA.

Indicador	Porcentaje de cumplimiento de criterios CREMAA	Observaciones
Porcentaje de variación de m2 de recarpeteo.	20%	Lo criterios de Claridad, Relevancia, Monitoreable, y adecuado, no se cumplen en el nombre y definición, no es relevante para medir el objetivo, la información no es pública para ser monitoreado y no resulta adecuado ni en nivel de fin ni ninguna característica del objetivo.
Porcentaje de variación del programa de bacheo.	20%	Su nombre no es claro, no resulta relevante a nivel estratégico, no es monitoreable debido a que la información no es pública, no brinda una base adecuada para medir el resultado.
Porcentaje de solicitudes atendidas a tiempo del total de las atendidas.	20%	Su nombre no es claro, no resulta relevante a nivel estratégico, no es monitoreable debido a que la información no es pública, no brinda una base adecuada para medir el resultado.
Porcentaje total de solicitudes atendidas.	40%	
Porcentaje de solicitudes atendidas a tiempo con tiempo de respuesta.	40%	En este conjunto de indicadores, sus nombres no son claros, no resultan relevantes a nivel gestión, y no son monitoreables debido a que la información de su medio de verificación no está publicada en el Portal Oficial del Municipio.
Porcentaje de programas realizados.	40%	
Porcentaje de cumplimiento de metas del programa de delimitación de carriles.	40%	
Porcentaje de cumplimiento de metas del programa de bacheo.	40%	
Promedio de cumplimiento	33%	

Fuente: Elaboración propia con base en información documental proporcionada por el personal del Municipio de Monterrey (2020).

Tabla 11. Cumplimiento de los indicadores del programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas con los criterios CREMAA.

Indicador	Porcentaje de cumplimiento de criterios CREMAA	Observaciones
Porcentaje de obras entregadas satisfactoriamente.	80%	El indicador no es adecuado para nivel de fin, la dimensión de calidad corresponde más a niveles de componente o actividad. El indicador no es monitoreable.
Juntas vecinales para el Uso, cuidado y aprovechamiento de la obra.	80%	El indicador no proporciona información sobre el desempeño del programa, no se define adecuadamente y la fórmula no es congruente.
Registro de peticiones ciudadanas.	60%	Estos indicadores corresponden a actividades básicas del programa por lo cual la información de resultados o de desempeño es limitada. Su monitoreo no puede realizarse porque la información de los Medios de Verificación no es pública en el Portal Oficial del Municipio.
Minutas de juntas de vecinos.	60%	
Registro de respuestas a todas las propuestas ciudadanas recibida por CIAC.	60%	
Promoción de obras en proceso de construcción.	60%	
Programa de obras públicas proyectadas realizado.	60%	
Firma de Acta de Entrega-Recepción de la obra por parte del comité vecinal.	60%	

Fuente: Propio con base en Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de metas y Tabla de Indicadores PMD proporcionados por el personal del Municipio.

Análisis transversal

El bajo cumplimiento de los criterios CREMAA, deriva de aspectos como el nombre del indicador, su definición, y método de cálculo. El criterio de claridad evalúa el nombre del indicador, su definición y el método de cálculo. Las expresiones de estas características en su conjunto deben explicar qué concepto mide y cómo lo mide el indicador de interés, lo cual no se logra plenamente en estos programas. El criterio Monitoreable, tiene la menor puntuación, ya que los medios de verificación no son públicos y en consecuencia los indicadores no pueden ser evaluados por las personas interesadas, de modo que se incumple el criterio citado.

8. Las fichas técnicas de los indicadores de los programas cuentan con la siguiente información:
- a) Nombre.
 - b) Definición.
 - c) Método de cálculo.
 - d) Unidad de medida.
 - e) Frecuencia de medición.
 - f) Línea base.
 - g) Metas con las siguientes características:
 - i. Cuentan con unidad de medida.
 - ii. Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas.
 - iii. Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa.
 - h) Comportamiento del indicador (ascendente, descendente).

Con base en los Lineamientos del CONAC se verifica que los indicadores de los programas sujetos a esta evaluación cuentan con los elementos de la ficha técnica de indicador. No obstante, se identifican áreas de oportunidad en la calidad de la información que proveen, como muestran las siguientes tablas.

Tabla 12. Cumplimiento de los indicadores del programa Movilidad, con su ficha de indicador.

Indicador	Porcentaje de cumplimiento de información de la ficha de indicador	Observaciones
Porcentaje de disminución de lesionados en hechos de tránsito.	63%	Las definiciones hechas para este conjunto de indicadores, no informan la utilidad de estos.
Hechos de tránsito registrados.	50%	Las unidades asignadas a los indicadores no son congruentes con la medición.
Cantidad de mantenimientos realizados a señales.	63%	
Cantidad de señales de tránsito instalados.	63%	Las dimensiones de los indicadores a nivel Actividad y Componente, se señalan como eficacia, sin embargo, toda vez que su medición es sobre procesos y uso de recursos, miden eficiencia.
Cantidad de semáforos rehabilitados.	63%	
Cantidad de intersecciones corregidas.	63%	
Estudios de modificación en intersecciones.	63%	
Proyectos de modificaciones viales.	63%	En los componentes, las líneas base se señalan en números absolutos y la meta en porcentaje, lo cual resulta incompatible.
Operativos anti-alcohol realizados.	63%	
Operativos realizados por circular a exceso de velocidad en zona urbana.	75%	Para el propósito, el sentido del indicador es descendente, empero su meta es mayor a la línea base, por lo que resulta incompatible. A su vez, su método de cálculo no es congruente con su definición.
Operativos realizados por circular con carga pesada por exceso de dimensiones.	63%	
Elaborar reportes para la recopilación de estadísticas de accidentes viales.	75%	
Actividades de supervisión a operativos viales realizados.	63%	El mecanismo de monitoreo (Tabla Maestra), presenta indicadores que en el primer mes han alcanzado la meta anual, o bien hay cambio en
Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial	63%	

Indicador	Porcentaje de cumplimiento de información de la ficha de indicador	Observaciones
a escuelas (kínder, primaria y secundaria).		los parámetros de referencia.
Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial a empresas.	63%	Los parámetros de semaforización de los indicadores no son congruentes, pues para dar la calidad de aceptable el parámetro es muy inferior a la meta definida. Las metas no están orientadas hacia resultados, sino a la gestión interna. El programa carece de indicadores de economía, calidad y eficiencia.
Personas beneficiadas con pláticas informativas sobre cultura vial a escuelas (kínder, primaria y secundaria).	63%	
Personas beneficiadas con pláticas informativas sobre cultura vial a empresas.	63%	
Menores orientados en la prevención de accidentes.	50%	
Promedio de porcentaje de cumplimiento	63%	

Fuente: Elaboración propia con base en Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de Metas y Tabla de Indicadores del PMD proporcionados por el personal del Municipio.

Tabla 17. Cumplimiento de los indicadores del programa Construcción y Mantenimiento de Calles, con su ficha de indicador.

Indicador	Porcentaje de cumplimiento de información de la ficha de indicador	Observaciones
Porcentaje de variación de m2 de recarpeteo.	20%	Si bien los indicadores cuentan con los elementos requeridos en los lineamientos de CONAC para la Ficha técnica de Indicador, es necesario señalar que: Los nombres no son claros y no miden un aspecto relevante de objetivo. Las definiciones de indicador requieren mayor explicación para aclarar lo que se busca medir. En los métodos de cálculo, se confunde el cálculo de porcentajes con tasas de variación, las variables usadas se definen como porcentajes. Las frecuencias de medición para el nivel Actividad no son congruentes al indicarse semestral, es preferible su medición mensual o trimestral. Las unidades de medida para fin y propósito se establecieron en metros cuadrados toda vez que se calcula un porcentaje. Las metas no tienen una definición clara al establecerse como valor absoluto y su indicador es un porcentaje, la meta de fin es menor que la línea base, sin embargo, su sentido es incremental. Las metas no están orientadas hacia resultados, sino a la gestión
Porcentaje de variación del programa de bacheo.	20%	
Porcentaje de solicitudes atendidas a tiempo del total de las atendidas.	20%	
Porcentaje total de solicitudes atendidas.	40%	
Porcentaje de solicitudes atendidas a tiempo con tiempo de respuesta.	40%	
Porcentaje de programas realizados.	40%	
Porcentaje de cumplimiento de metas del programa de delimitación de carriles.	40%	
Porcentaje de cumplimiento de metas del programa de bacheo.	40%	

Indicador	Porcentaje de cumplimiento de información de la ficha de indicador	Observaciones
Promedio de porcentaje de cumplimiento	63%	<p>interna y se considera que no son retadoras para la Unidad Administrativa.</p> <p>El reporte denominado Tabla Maestra de indicadores presenta avances superiores al 100%, lo que indica una deficiente planeación de metas.</p> <p>El programa carece de indicadores de economía, calidad y eficiencia.</p>

Fuente: Propio con base en Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de Metas y Tabla de Indicadores del PMD proporcionados por el personal del Municipio.

Tabla 18. Cumplimiento de los indicadores del programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, con su ficha de indicador.

Indicador	Porcentaje de cumplimiento de información de la ficha de indicador	Observaciones
Porcentaje de obras entregadas satisfactoriamente	63%	Los nombres empleados para los indicadores no son claros o no se relacionan con aspectos importantes del objetivo al que se asocia.
Juntas vecinales para el uso, cuidado y aprovechamiento de la obra.	50%	Las definiciones de indicadores limitan la información del concepto a medir y los mecanismos para hacerlo.
Registro de peticiones ciudadanas.	63%	Los métodos de cálculo no se relacionan con las definiciones o los nombres de los indicadores.
Minutas de juntas de vecinos.	63%	Los indicadores cuentan con unidad de medida, y son acordes a los métodos de cálculo.
Registro de respuestas a todas las propuestas ciudadanas recibida por CIAC.	63%	En la frecuencia de medición, a nivel Actividad se recomienda emplear mensual o trimestral, pero no semestral y menos anual.
Promoción de obras en proceso de construcción.	63%	Como acotación las líneas base se establecieron con referencia al 2019.
Programa de obras públicas proyectadas realizado.	63%	Las metas no están orientadas hacia resultados, sino a la gestión interna y se considera que no son retadoras para la Unidad Administrativa.
Firma de Acta de Entrega-Recepción de la obra por parte del comité vecinal.	63%	El programa carece de indicadores de economía, calidad y eficiencia.
Porcentaje promedio de Cumplimiento	61%	

Fuente: Propio con base en Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de Metas y Tabla de Indicadores del PMD proporcionados por el personal del Municipio.

Análisis transversal

El diseño de indicadores es una tarea que requiere el cuidado de diversas características. La riqueza del Presupuesto Basado en Resultados se obtiene, además del diseño de la matriz, en el diseño de indicadores orientados hacia resultados, donde las metas son retadoras para la Administración, alcanzables en función de su capacidad técnica, económica y humana instalada. Al definir correctamente el objetivo o resumen narrativo, se encontrarán los aspectos relevantes de medición, su frecuencia, variables de medición, metas, dimensiones, sentido y línea base; se puede definir el instrumento adecuado como el cálculo de un porcentaje, un promedio, un costo unitario, una tasa de variación, el grado de satisfacción del ciudadano usuario o beneficiario, más allá de comparar aspectos ejecutados con aspectos planeados. Así mismo, los diversos instrumentos para el monitoreo de indicadores (Ficha Técnica, Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de Metas) deben converger en información clara, oportuna, confiable y verificable.

e) Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas federales.

9. ¿Con cuáles programas y/o acciones en otros niveles de gobierno y en qué aspectos el programa evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?

Movilidad

En el nivel estatal se identificó el programa “Sistema Integral del Tránsito Metropolitano, SITRAM”¹⁰, que busca optimizar el tiempo de luz verde en cada una de las intersecciones gestionadas por el sistema, de modo que es complementario al indicador de la actividad 2 del componente uno “Cantidad de semáforos rehabilitados”. Asimismo, se identificó el programa “Control Vehicular” del Gobierno del Estado que puede ser contraproducente al indicador de la actividad 2 del componente 3 “Actividades de supervisión a operativos viales realizadas” ya que al facilitar los requisitos para obtener una licencia de conducir puede que personas que no tienen las habilidades adecuadas para operar un vehículo motorizado obtenga el suyo. Acorde a los registros de accidentes de tránsito de la SSPV en Monterrey publicados en el portal oficial, el 77.22% de los hechos viales tienen como actor principal al automóvil privado; de estos, el 60.11% tenía vigente su permiso en 2020, 17.11% presentó vencida, sin licencia o no identificado.

¹⁰ Disponible en <http://www.sintram.gob.mx/>.

Tabla 19. Incidencia de hechos viales y licencia de conducir del vehículo principal en 2020 en Monterrey.

Vehículo principal	Vigente	Vencida	Sin licencia	NA	Total general
Automóvil privado	60.11%	1.87%	3.92%	11.33%	77.22%
Camión de carga	6.56%	0.14%	0.19%	1.37%	8.27%
Automóvil público	3.13%	0.05%	0.12%	0.52%	3.82%
Transporte urbano	2.93%	0.02%	0.04%	0.43%	3.42%
Motocicleta	2.02%	0.05%	0.51%	0.76%	3.34%
Otro	0.11%	0.01%	0.01%	2.69%	2.82%
Bache	0.00%	0.00%	0.00%	0.89%	0.89%
Bicicleta	0.01%	0.00%	0.00%	0.18%	0.20%
Animal	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%
Peatón	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%
Total	74.86%	2.14%	4.79%	18.21%	100%

Fuente: Estadísticas de accidentes de tránsito, Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad de Monterrey.

Finalmente, los programas estatales “Traslado de personas en el sistema de transporte colectivo Metrorrey” y “Servicios al Transporte Público”, no tienen un impacto directo a los componentes del programa, sin embargo, de manera indirecta contribuyen a la disminución de usuarios de vehículos automotores”.

En el ámbito municipal, el programa “Atención al Adulto Mayor y a las Personas con Discapacidad del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia” complementa el componente 4 del programa a través de pláticas de cultura vial y talleres de respeto a las personas con discapacidad.

Construcción y Mantenimiento de Calles

Para el programa Construcción y Mantenimiento de Calles únicamente se relacionan dos programas de nivel estatal, el primero de ellos es el “Sistema de Caminos de Nuevo León” y “Infraestructura y equipamiento de Proyectos Estratégicos” mismos que complementan la actividad 2 del componente 2 “Porcentaje de cumplimiento de metas del programa de bacheo” a través de la construcción y rehabilitación de caminos y carreteras.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Finalmente, para el programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas existen dos programas estatales que lo complementan, el primero de ellos es el “Fondo de Infraestructura Social para las Entidades (FISE)” y el segundo el de “Infraestructura y equipamiento de Proyectos Estratégicos”, ambos programas contribuyen a la actividad 2 del componente 1 “ Emitir respuesta a todas las propuestas y/o solicitudes de obra de la ciudadanía, independientemente de su factibilidad” así como a la actividad 1 del componente 2 “ Promoción y difusión de la obra pública durante el proceso de ejecución con la ciudadanía” a través de la construcción y el mejoramiento de la infraestructura pública en Nuevo León.

Tabla 20. Características complementarias y coincidentes con otros programas.

Nombre del programa y Dependencia responsable	Propósito	Indicadores de resultados	Cobertura geográfica, población objetivo y apoyo	Coincidente o complementario
Movilidad				
Sistema Integral del Tránsito Metropolitano.	Los usuarios de vialidades en el Área Metropolitana de Monterrey reducen sus tiempos de traslado en corredores semaforizados centralizados.	Tasa de variación tiempo de recorrido de rutas muestreadas.	Estatad - Usuario de vialidades en el área metropolitana de Monterrey.	Complementario con la actividad 2 del componente 1.
Control Vehicular.	Contribuir a la disminución de los requisitos en los trámites proporcionados por el ICV a través de la simplificación.	Porcentaje de licencias de conducir entregadas respecto a las programadas.	Estatad - Propietarios y/o conductores de vehículos motores.	Adverso a la actividad 2 del componente 3
Traslado de personas en el sistema de transporte colectivo Metrorrey.	Contribuir al traslado de usuarios mediante el sistema de transporte colectivo Metrorrey.	Tasa de variación de usuarios transportados en sistema de transporte colectivo Metrorrey (STCM).	Estatad - Usuarios del servicio del sistema de transporte colectivo Metrorrey.	Complementario por la disminución de usuarios de vehículos automotores privados.
Servicios al Transporte Público.	Contribuir a mejorar la cobertura del transporte público de personas mediante servicios que brinda el estado para regular y brindar seguridad y calidad.	Tasa de variación de población con acceso a transporte público.	Estatad - Concesionarios y/o permisionarios.	Complementario por la disminución de usuarios de vehículos automotores privados.
Atención al Adulto Mayor y a las Personas con Discapacidad del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia.	Personas con discapacidad y personas adultas mayores que habitan en el Municipio de Monterrey atendidas cuentan con inclusión plena.	Porcentaje de personas que concluyen taller de sensibilización.	Municipal - Personas adultas mayores de 60 años y personas con discapacidad temporal o permanente que solicitan un servicio ante las Unidades Responsables.	Complementario con la actividad 1 del componente 4.
Construcción y Mantenimiento de Calles				
Sistema de Caminos de Nuevo León.	Contribuir a mantener en condiciones de rodamiento la red carretera del estado de	Cobertura de caminos y carreteras en condiciones de rodamiento.	Estatad - Usuarios de la red carretera vial.	Complementario con la actividad 2 del componente 2.

Nombre del programa y Dependencia responsable	Propósito	Indicadores de resultados	Cobertura geográfica, población objetivo y apoyo	Coincidente o complementario
	Nuevo León mediante la construcción y rehabilitación.			
Infraestructura y equipamiento de Proyectos Estratégicos	Contribuir a mejorar la infraestructura y equipamiento de las zonas rurales y urbanas mediante el gasto en inversión de los tres órdenes de gobierno	Porcentaje de avance financiero de vialidades entregadas.	Estatal - Gobierno (Dependencias y Entidades).	Complementario con la actividad 2 del componente 2.
Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas				
Fondo de Infraestructura Social para las Entidades (FISE).	Contribuir a mejorar las condiciones en las viviendas e infraestructura social mediante el financiamiento de proyectos para las personas que habitan en zonas de atención prioritaria, rezago social y/o en condición de pobreza extrema.	Las personas que habitan en zonas de atención prioritaria, rezago social y/o en condición de pobreza extrema, mejoran su entorno al contar con espacios de vivienda, servicios básicos e infraestructura social.	Estatal - Personas que habitan en zonas de atención prioritaria y en condición de pobreza extrema.	Complementario con la actividad 2 del componente 1 y con la actividad 1 del componente 2.
Infraestructura y equipamiento de Proyectos Estratégicos.	Contribuir a mejorar la infraestructura y equipamiento de las zonas rurales y urbanas mediante el gasto en inversión de los tres órdenes de gobierno.	Porcentaje de avance financiero de espacios públicos entregados.	Estatal - Gobierno (Dependencias y Entidades).	Complementario con la actividad 2 del componente 1 y con la actividad 1 del componente 2.

Análisis transversal

Se han identificado complementariedades y coincidencias de los programas evaluados con otros programas del Gobierno del Estado de Nuevo León. La atención a la movilidad, en su vertiente de seguridad vial, suma esfuerzos con el ejecutivo estatal para garantizar un desplazamiento seguro de las personas en el área metropolitana de Monterrey. Así mismo, para desarrollar infraestructura vial, el gobierno estatal ejerce recursos del FISE en zonas de atención prioritaria para desarrollar vialidades, lo que permite al Municipio atender otras zonas que también requieren infraestructura.

Lo anterior permite llegar a mayor cantidad de ciudadanos y beneficiarios de las inversiones que realiza el gobierno municipal sin que se considere la duplicidad de programas y aliviar la presión a las restringidas finanzas públicas del Municipio.

II. Planeación y Orientación a Resultados.

a) Instrumentos de planeación.

10. Las Unidades Responsables de los programas cuentan con un plan estratégico o de trabajo anual con las siguientes características:

- a) Es resultado de ejercicios de planeación institucionalizados, es decir, sigue un procedimiento establecido en un documento.
- b) Contempla el mediano y/o largo plazo.
- c) Establece los resultados que quieren alcanzar, es decir, el Fin y Propósito del programa.
- d) Cuenta con indicadores para medir los avances en el logro de sus resultados.
- e) Es conocido por los responsables de los principales procesos del programa.
- f) Tiene establecidas sus metas.
- g) Se revisa y actualiza.

Movilidad

La Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad cuenta con manuales, lineamientos, protocolos y catálogos, componente clave en una cultura organizacional de la Administración Municipal. En su Manual de Organización 2019 - 2021 establece la organización administrativa y las atribuciones para cada uno de los titulares de área, en apego a lo establecido en el Reglamento de la Administración Pública Municipal de Monterrey, mismo que establece la obligación de las Dependencias y Entidades Municipales presentar su presupuesto a la Dirección de Planeación Presupuestal de la Tesorería Municipal. Es importante señalar que se cuenta con un Programa Municipal de Seguridad Pública 2019 - 2021, sin embargo, dada su orientación, no desarrolla los temas de movilidad.

En cuanto a la proyección de resultados del programa, de acuerdo con la Tabla Maestra de Indicadores 2020, se fija para el trienio, por lo que se puede considerar, en términos de la duración de la Administración municipal, se contempla el corto plazo. Según el POA y la MIR del programa Movilidad 2020, se establecen objetivos, metas e indicadores a nivel de Fin y Propósito que se vinculan a los objetivos de la planeación municipal. Por último, se constata que se revisa y actualiza la MIR del programa, pues para el ejercicio 2021 se ha presentado una versión actualizada a la empleada en 2020.

Programa Construcción y Mantenimiento de Calles

La Secretaría de Infraestructura Vial cuenta con manuales y procedimientos documentados, adicionalmente, en cumplimiento de las normas interiores del ayuntamiento elabora y presenta

su propuesta de inversión o presupuesto de egresos entre los cuales presenta su Programa Operativo Anual 2020 y su Matriz de Indicadores para resultados. Es preciso mencionar, que derivado del PMD para el monitoreo de sus indicadores, se cuenta con la Tabla Maestra de Indicadores que registra la planeación de metas para el trienio por cada año de la Administración, por lo que es posible concluir que se contempla el corto plazo (1 a 3 años) y el mediano plazo (más de 3 años).

Tanto la MIR, como el POA 2020 del programa Construcción y Mantenimiento de Calles, (CMC), consideran objetivos estratégicos a nivel de Fin y Propósito, a los cuales se les han asignado metas e indicadores para su monitoreo. Es así como el POA y la MIR, son instrumentos que se actualizan cada año, a esta evaluación fue entregada la MIR 2021 junto con su diagnóstico con adecuaciones respecto al empleado en 2020.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Los procesos de Planeación, Ejecución y Supervisión de Obra están regulados en la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León, la cual estipula que las Dependencias y Entidades elaboraran programas anuales de obra pública y sus respectivos presupuestos donde se incluyan los objetivos y metas a corto, mediano y largo plazo.

La Secretaría de Obras Públicas, cuenta con un Programa de Obras Públicas Proyectadas al trienio 2019 - 2021. Dicho documento menciona 29 obras que considera como estratégicos y prioritarios a realizar en un plazo de 30 meses. Este conjunto de obras se distribuye entre tres ejes rectores del PMD, tal como se muestra en la tabla 21.

Tabla 13. Síntesis del Programa de Obras Públicas Proyectadas.

Eje rector	Nombre del Eje	Cantidad de obras
I	Seguridad Total y Policía Inteligente	2
II	Bienestar Social y Servicios Públicos	15
III	Desarrollo Urbano Sustentable y Movilidad Ágil y Moderna	12
Total		29

Fuente: Elaboración propia con datos del Programa de Obras Públicas Proyectadas 2019 - 2021.

Como se vio en los apartados de vinculación, la Unidad Responsable únicamente considera al Eje III, resulta conveniente revise la vinculación transversal a los ejes rectores del PMD.

Otro instrumento de planeación es el Programa Operativo Anual, en este caso el correspondiente al ejercicio 2020, en su versión pública resume las acciones a realizar, ver tabla 22, empero, carece de información respecto de las obras a ejecutar, o montos asignados.

Tabla 14. Acciones del POA 2020 Secretaría de Obras Públicas.

Actividad	Meta	Unidad de medida
Contratación	40	Contratos
Supervisión de obras	40	Contratos
Elaboración de proyectos	40	Proyectos
Atención al Ciudadano	120	Juntas

Fuente: Elaboración propia.

Es importante mencionar que la redacción de objetivos de Fin y Propósito, resultan divergentes los resultados que quieren lograr en la población, y el resultado presentado en Plan de Obras como procurar “el bienestar en el municipio”.

La planeación de Obras Públicas, cuanta con indicadores tal y como lo demuestra el diseño de la MIR 2020 y los asignados a los objetivos en el Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021. A estos indicadores se les da seguimiento en la Tabla Maestra de Indicadores, Tabla de Seguimiento de metas y Tabla de Indicadores del PMD.

En el programa PPSOP, tanto la MIR, como el POA consideran objetivos estratégicos a nivel de Fin y Propósito, a los cuales se les han asignado metas e indicadores para su monitoreo, no obstante, se debe considerar que sus componentes y actividades requieren adecuaciones para lograr sus objetivos estratégicos. Finalmente, con la información proporcionada el POA y la MIR, se verificó que se actualizan cada año, pues a esta evaluación fue entregada la MIR 2021 y se verificó la existencia del POA 2021, junto con su diagnóstico con adecuaciones.

Análisis transversal

Los programas en evaluación parten de un proceso de planeación estratégica institucionalizado para el trienio y para cada ejercicio de este, a través de los procedimientos establecidos en los diversos manuales y lineamientos que se encuentran disponibles para el público en el Portal Oficial del Municipio. Respecto a sus horizontes de planeación, solo abarcan 3 años centrándose en el corto plazo y establece metas anuales para Fin y Propósito las que cuentan con indicadores que son revisados anualmente. De acuerdo con la entrevista sostenida con cada uno de los responsables principales de los programas, conocen sus planes de trabajo y cuentan con un área que se encarga de monitorear los resultados de indicadores para su actualización el siguiente ejercicio, de acuerdo con sus lineamientos de planeación. Cabe señalar que se detectaron discordancias entre los documentos de planeación de los tres programas.

b) De la orientación hacia resultados y esquemas o procesos de evaluación.

11. Si el personal responsable de los programas ha utilizado informes de evaluaciones externas ¿qué Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) han sido solventados y cuáles han sido los resultados?

Con base en la información pública del Portal Oficial del Municipio, los programas de Movilidad y de Construcción y Mantenimiento de Calles no han sido evaluados, por lo cual el personal responsable de estos no cuenta con información relativa a la atención de ASM.

Por su parte, el programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas se evaluó en 2020 indirectamente a través de los procesos aplicables a tres fondos federales de FORTASEG, FORTAMUN y PROAGUA¹¹. En esta evaluación se hicieron dos recomendaciones a los procedimientos que no derivaron en ASM, una consistió en "Desarrollar un sistema informático interno a la Secretaría de Obras Públicas de las actividades, insumos y productos necesarios para el seguimiento de proyectos de obra pública", no atendida debido a la falta de infraestructura para realizarlo; y otra consistió en "Finalizar la expedición del procedimiento (P-SOP-POC-01 - Planeación y licitación de obra pública) pendiente de firmar conforme las recomendaciones anteriores y expedirlo antes del término de la actual Administración Municipal 2019-2021".

12. A partir del análisis de la información sobre los programas y de la experiencia en la temática de la persona evaluadora ¿qué temas de los programas considera importante evaluar mediante instancias externas?

La evaluación es una herramienta que enriquece las decisiones públicas con información que sustenta la toma de decisiones de los directivos, así como del Ayuntamiento en materia de acción pública y ejercicio de recursos. La evaluación puede desarrollarse en diferentes vertientes, desde el diseño a la de impacto, además de pasar por una gama muy variada que depende de la creatividad del equipo evaluador y la necesidad de información de los responsables del programa.

Movilidad

Es un programa enfocado a la seguridad pública con cuatro componentes. Establecer cuál de estos tiene el mayor beneficio en la disminución de Hechos de Tránsito puede ser de interés para los directivos. Esto se logra con una Evaluación específica de desempeño con enfoque Costo - Efectividad, en la cual se busca explicar la relación que existe entre los resultados (metas alcanzadas) y los costos generados en el programa.

¹¹ Disponible en http://www.monterrey.gob.mx/pdf/portaln/PPOA/Evaluacion_de_Procesos.pdf,

Construcción y Mantenimiento de Calles

Por su parte, el programa Construcción y Mantenimiento de Calles tiene dos componentes, el primero de ellos es Cumplir con el Programa de Solicitudes Ciudadanas y el segundo Cumplir con los programas de mantenimiento vial.

Durante la entrevista con la Unidad Responsable se mencionó que este programa se gesta a partir de la necesidad de atender la problemática de la gran cantidad de baches, y delimitación o pintura de carriles en el Municipio de Monterrey, en ello se ejerce \$259,968,639.14. Por lo que se propone una Evaluación específica de desempeño con enfoque en la Eficiencia, donde se identifiquen mecanismos que permitan disminuir los recursos y obtener, aun así, los mismos resultados, o en contra parte, identificar mecanismos de mejora de los resultados sin tener que aumentar los recursos empleados. Esto requiere un análisis de costos en que se incurre para cada una de las etapas de los procesos, plantear una reingeniería con cuidado de mantener los resultados hasta el momento logrados.

Otro tipo de evaluación aplicable será la Evaluación específica de desempeño con Enfoque a Proceso, con ella, la Administración puede identificar, además del desarrollo del programa desde su inicio, cuáles variables económicas, sociales y políticas son las que afectan su funcionamiento, sus debilidades y mayores logros. En un entorno de pandemia, afectan socialmente el desarrollo del programa, a su vez las variables económicas encarecen los insumos básicos como el cemento y el concreto asfáltico, que representan el mayor monto. Lo anterior debe orientarse a desarrollar estrategias para afrontar los incrementos de insumos, protección de la salud social y de los trabajadores, y continuar con los resultados favorables del programa.

Promoción, Planeación Programación y Supervisión de Obras Públicas

El diseño de este programa asignó dos componentes, ambos son un tema de comunicación. El primero es la comunicación de las necesidades de los ciudadanos hacia la Secretaría de Obras Públicas para que esta institución las lleve a cabo. El segundo es la comunicación desde la Unidad Responsable hacia la ciudadanía.

El cumplimiento de los dos componentes depende en gran medida de la existencia de canales de comunicación adecuados, mediante los cuales sea posible establecer un vínculo entre emisores y receptores de la información para que esta sea clara, completa y adecuada de tal manera que pase íntegra entre sus interlocutores.

Una evaluación específica de desempeño con enfoque formativo centra su interés en encontrar mecanismo que permitan mejorar el programa en el proceso de ejecución. La ejecución del Programa se basa en las etapas que establece la Ley de Obra Pública para el Estado y los Municipios de Nuevo León, planeación, programación, presupuestación, adjudicación, contratación, ejecución y control en materia de obra pública y los servicios relacionados con la misma.

Análisis transversal

Es necesario hacer partícipes en el ejercicio de planeación de las evaluaciones al personal responsable del programa, pues son los usuarios principales del informe de evaluación. Al abordar

sus necesidades de retroalimentación para mejorar y optimizar los productos y resultados. Aquí se han presentado algunos de los muchos tipos de evaluación que existen para fortalecer a los programas del Municipio de Monterrey.

Es importante señalar que la Agenda 2030 ha sido adoptada por el Gobierno Mexicano, Organizaciones de la Sociedad Civil y personas que quieren contribuir al desarrollo sostenible. Los Municipios no pueden quedarse atrás en esta labor. De acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD):

“Los gobiernos locales, dada su cercanía a las personas, juegan un rol crucial para alcanzar las metas asociadas con los ODS; su posición aventajada les permite, por un lado, definir las necesidades y estrategias de acción, además de incorporar los intereses de toda la comunidad y, por otro, llevar a cabo los procesos de implementación de dichas estrategias, políticas y acciones. Además, los ODS tienen metas que están directa o indirectamente relacionados con el trabajo cotidiano de estos gobiernos”.

El Municipio de Monterrey, emblemático por su desarrollo industrial y económico también puede estar a la vanguardia en desarrollo sostenible, para ello, sus programas presupuestarios, además de contar con una vinculación literal al Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, y este a los Objetivos del Desarrollo Sostenible, debe mostrarse una apropiación de la Agenda 2030, la democratización e institucionalización y desarrollo de capacidades en el proceso de implementación de los programas. Por ello, una evaluación orientada hacia el Desarrollo Sostenible y la Implementación de la Agenda 2030 en el municipio, verificará la alineación e inclusión de objetivos y metas de los ODS en los objetivos y metas municipales, la inclusión de indicadores relacionados a los ODS, que se cuente con un programa de capacitación y comunicación de los ODS hacia el personal del Municipio y la ciudadanía, y que se cuente con una guía o lineamiento que facilite a los diseñadores de programas la incorporación de la agenda en la gestión de los programas. Con todo ello, se contribuiría a que la Administración logrará los Objetivos del Desarrollo Sostenible desde lo local.

c) De la generación de información.

13. ¿El personal responsable de los programas recolecta la siguiente información? ¿cuál es su uso en la toma de decisiones?
- a) La contribución del programa a los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o estatal y nacional.
 - b) Los tipos y montos de apoyo otorgados a la población o área de enfoque atendida en el tiempo.
 - c) Las características socioeconómicas de la población o área de enfoque atendida y no atendida, con fines de comparación.
 - d) El desempeño del programa, con las siguientes características:
 - i. Oportuna.
 - ii. Confiable, cuenta con un mecanismo de validación.

- iii. Sistematizada.
- iv. Pertinente respecto de su gestión, es decir, permite medir los indicadores de Actividades y Componentes.
- v. Actualizada y disponible para dar seguimiento de manera permanente.
- e) Información sobre la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes (socioeconómicas en el caso de personas físicas y específicas en el caso de personas morales).
- f) La georreferenciación de la información vinculada a un punto espacial.

Movilidad

La Unidad Responsable del Programa de Movilidad en su diagnóstico 2021, presenta la vinculación del programa, en ella no se establece un vínculo a la planeación y los objetivos nacionales, sin embargo, respecto a los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), se señala la vinculación al Objetivo 11 y su estrategia 11.1 de la Agenda 2030, asimismo, se vincula a los objetivos 7 y 8 del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021. Finalmente se vincula a los ejes II y III del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021. Esta vinculación se establece al momento de diseñar los objetivos, fines, propósitos y componentes del programa a los cuales asocia indicadores que permiten medir su contribución a la planeación institucional. Por otra parte, el programa no recolecta información específica sobre su contribución a los objetivos sectoriales, especiales, estatales y nacionales, lo cual fue confirmado en la entrevista sostenida con personal de la Unidad Responsable.

Respecto a los tipos y montos de apoyo otorgados a la población o área de enfoque atendida en el tiempo, es preciso señalar que el programa provee un servicio y cada Unidad Responsable genera y recolecta información sobre los trabajos que realiza con lo cual cuenta con los datos para medir indicadores de gestión. Con base en la información proporcionada se presenta un resumen de los trabajos realizados con el Programa Movilidad, en la tabla 23.

Tabla 23. Acciones del Programa Movilidad 2020, Monterrey.

Mantenimiento otorgado a semáforos y señales		Nuevas intersecciones semaforizadas enero/agosto 2020			Crucero Vial	Pláticas de cultura vial	Delimitación de carriles	Pintura	Operativo Vial
Nueva	Rehabilitación	Secciones	vehículos	Peatón	Total	Escuela	Tramos de calle	Línea	Total
1,566	393	196	39	38	10	25	136	26,160	287

Fuente: Información proporcionada por Contraloría Municipal.

Si bien se cuenta con información generada por el programa, para abonar en transparencia, sería conveniente reportar el costo de estas acciones, ya que el presupuesto ejercido se reporta en la cuenta pública por el monto total ejercido. La Unidad Administrativa Responsable cuenta con los datos del costo de los insumos requeridos para sus actividades y componentes, y podría calcular el costo por componente. Con la información presentada en el presupuesto de egresos 2020 del programa, se identificó que el capítulo “Capítulo 2000 Materiales y Suministros”, registró \$50,169,226.06 mdp y de esto, el 86% se orientó al pago de “Otros materiales y artículos de

construcción y reparación” 14%, “combustibles lubricantes y aditivos” 36%, “Refacciones y accesorios menores de otros bienes muebles” 35%. Así mismo, de gasto asignado al capítulo 3000 Servicios Generales, se registra un gasto de \$50,169,226.06 mdp, y de estos, \$27,629,642.61 mdp, el 53%, corresponde a otros servicios generales.

Respecto a la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes, así como de las características socioeconómicas de la población o área de enfoque atendida y no atendida, con fines de comparación, el Programa Movilidad no publica información respecto a la población o beneficiarios y las acciones del programa. En el mismo sentido respecto del total de semáforos que requieren mantenimiento por uso normal, cruceros y semáforos que deben ser modernizados, así como el total de escuelas de nivel básico en las que se promoverá la cultura vial. Lo anterior se confirmó en la revisión del diagnóstico, documentos entregados a la evaluación y en la entrevista sostenida con personal de la SSPV. La información que genera el programa para su desempeño se presenta cada semana en la Junta Kaizen de la Secretaría, con ello se toman decisiones estratégicas para atender las necesidades de seguridad y movilidad.

Las estadísticas de seguridad vial, derivadas de hechos de tránsito se realizan en una hoja de cálculo de Excel, que registra datos del parte de accidente, ese formato se llena en el departamento de control de infracciones y el área de estadística captura posteriormente la información en el SAIM. Con la información proporcionada se detecta la vulnerabilidad de la información al ser registrada en una hoja de Excel, donde la interacción humana es demasiada y demanda un control desde el parte de accidente al registro de datos. La divergencia de valores en una base de datos dificulta su análisis.

De manera complementaria, se informó que Monterrey cuenta con 720 cruceros semaforizados y cuenta con información de los cruceros que requieren la colocación de semáforos, con lo cual se puede estimar una tasa de cobertura de semaforización. De estos cruceros, con la información del programa se puede calcular una tasa o porcentaje de modernización de semáforos. Las eventualidades climatológicas y accidentes viales que dañan las señales y semáforos se consideran en los supuestos de la MIR “Las contingencias ambientales se desarrollan en parámetros tolerables para señalamientos y semáforos”. Por último, los trabajos realizados por el programa, cuenta con registros georreferenciados, acorde a lo informado en la entrevista sostenida con personal de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad.

Construcción y Mantenimiento de Calles

La Unidad Responsable del Programa de Construcción y Mantenimiento de Calles, CMC, no presenta en su diagnóstico 2021 una vinculación hacia los objetivos de la planeación nacional. En cambio, sí la indica hacia los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 de la ONU, con el ODS 11. Asimismo, presenta su vinculación al Plan Estatal de Desarrollo hacia la estrategia 8.1; la alineación del programa con Plan Municipal de Desarrollo 2019-2021 con el objetivo II.15 y sus estrategias II15.1 y II15.2. Sin embargo, no se cuenta con información sobre la contribución del programa hacia estos objetivos. Lo anterior se confirmó en la entrevista sostenida con personal de la Secretaría de Infraestructura Vial.

Respecto a los tipos y montos de apoyo otorgados a la población o área de enfoque atendida en el tiempo, la Unidad Responsable genera y recolecta información sobre los trabajos que realiza, pero no está disponible en el Portal Oficial del Municipio ni fue proporcionada al equipo evaluador. Ciertamente, el programa no recolecta información sobre una población objetivo y no hace seguimiento a la misma, pues su servicio de bacheo y pintura se realiza en las vialidades del municipio, pero sus actividades también consideran la petición ciudadana. En la tabla 24 se presenta las cifras de reportes de daños en pavimentos del Municipio por medio de comunicación que presentó el reporte. La SIV, proporcionó los datos, pero no incluye los reportes generados por sus cuadrillas de inspección ni aquellos que hayan llegado por CAM. Es muy notable que el uso de la aplicación de telefonía celular “Reporta Monterrey” aporta el 68% de los 17,579 reportes recibidos y que el rezago en atención a estos reportes solo es de 4%, lo cual contrasta contra el 49% de rezago en atención de reportes de bacheo recibidos por llamada al 072. Lo cual requiere una revisión de las causas de rezago en la atención de reportes. Es trascendente mencionar que no se observó un control de reportes en el caso de que un bache cuente con diversos folios de reporte, tanto en la aplicación telefónica como en los diversos medios que al efecto están al servicio de la población.

Tabla 15. Cifras de reportes de daños en pavimentos del Municipio por medio de comunicación que presentó el reporte.

Reporte de daños a pavimentos 2020				Porcentaje	
Origen de reporte	Recibido	Atendido	Postergado	Atendido	Postergado
Llamada al 072	1,793	906	887	51%	49%
CIAC y CAM	3,794	2,662	1,132	70%	30%
App “Reporta Monterrey”	11,992	11,489	503	96%	4%
Inspección SIV	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
Total	17,579	15,057	2,522	86%	14%

N/D. Cifra no disponible.

Es importante mencionar que a los reportes del CAM se les da seguimiento a través del Sistema CIAC, esto es, el ciudadano realiza la llamada en alguno de los CAM, el receptor genera un número de folio a la petición solicitada a través del sistema CIAC, para que el ciudadano pueda darle seguimiento.

Para medir la eficiencia en atención, el programa puede construir un indicador que relacione la cantidad de metros cuadrados de bacheo determinados para cada reporte y medio de comunicación usado, y el total de metros cuadrados bacheados.

Con base en la información proporcionada de su presupuesto, se identifica que en el ejercicio 2020 el Capítulo 2000 Materiales y Suministros, registró un gasto de \$179,250,640.10, y el 84.24% se orientó a la adquisición de cemento y productos de concreto, según su clasificación por objeto del gasto.

Para evaluar el desempeño del programa, entonces, se cuenta con sus controles internos establecidos en sus lineamientos y manuales de operación. Además, para consolidar un Presupuesto Basado en Resultados, cada componente (bacheo, delimitación de carriles) debe ser

costeado, o asociado al presupuesto y a indicadores de resultados. Además, debe contar con un mecanismo de validación de información, pues se manifiesta inconsistencia de información de indicadores que se encuentra en la Tabla Maestra de Indicadores y Seguimiento al Cumplimiento de Metas.

Respecto a la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes, así como de las características socioeconómicas de la población o área de enfoque atendida y no atendida, con fines de comparación; el programa no realiza un seguimiento en la población, pues no ha sido diseñado en ese sentido. El seguimiento del programa se acota a la atención de la petición ciudadana o al reporte de daños en la superficie de rodamiento que en 2020 alcanzó 86% con base a los datos de la tabla 24. Los indicadores a los que se da seguimiento en el componente son “Porcentaje de solicitudes atendidas a tiempo del total de las atendidas” y “Porcentaje de programas realizados”. La aplicación “Reporta Monterrey”, almacena los siguientes datos de la tabla 25.

Tabla 16. Datos almacenados por la aplicación “Reporta Monterrey”.

Datos del usuario	Datos para trámite y seguimiento
Nombre completo del ciudadano.	Número de folio.
Teléfono celular del ciudadano que realiza el reporte.	Estatus y fecha de estatus.
Municipio de residencia.	Nombre de la zona operativa a quien se asigna el reporte (norte, sur, centro, poniente o Huajuco).
Cuenta de correo electrónico.	Fecha del reporte.
Longitud y latitud (ubicación GPS).	Fechas de estatus de reporte en la zona operativa: reportado, asignado, en proceso, en revisión, resuelto, validar, no aplica.
Domicilio de la petición: calle, número, colonia, municipio, estado, país.	Nombre, apellido paterno y apellido materno de quien recibe la solicitud (supervisor de la zona operativa que maneja el Bache App Web).
Fotografía del daño a la superficie de pavimento.	Cuadrilla asignada que dio atención al reporte.

Fuente: Información proporcionada por la Secretaría de Infraestructura Vial.

Con estos datos de usuario es posible construir un perfil socioeconómico de la persona que reporta, y darle un seguimiento como personas que participan muy frecuentemente para mejorar las condiciones de la ciudad. Se desconoce si la aplicación recaba otra información del dispositivo celular que se utiliza por parte del usuario. La aplicación no controla la edad del usuario para catalogarlo como ciudadano, lo cual no sería limitante, de manera que menores de edad pueden interactuar con el gobierno municipal. El cruce de información georreferenciada y fotográfica limita los reportes falsos, aunque la SIV no informó que esta situación se haya presentado. Por último, los trabajos realizados por el programa cuentan con registros georreferenciados, acorde con la revisión de sus manuales y a lo informado en la entrevista sostenida con personal de la Secretaría de Infraestructura Vial.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Las acciones desarrolladas por el programa contribuyen a alcanzar diversos objetivos de los instrumentos de planeación. Si bien no se identifica en su diagnóstico 2021 su vinculación a la planeación nacional, lo hace hacia los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), con el ODS 1 y su

meta 1.4; el ODS 11 y su meta 11.1. A nivel local, se vincula con el objetivo 3 y las líneas de acción 3.1.1 y 3.1.2 del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021. Y, a nivel municipal contribuye al Eje Estratégico I, Eje estratégico II y el Eje Estratégico III, III.2, la estrategia III.2.1 y sus líneas de acción. Es así que el programa genera diversas líneas de vinculación hacia objetivos, pero no se puede medir su contribución dado que no se monitorean indicadores relacionados con aquellos objetivos de alcance regional, sectorial, especial, o nacional.

Respecto a los tipos y montos de apoyo otorgados a la población o área de enfoque atendida en el tiempo, el programa no otorga apoyos, sino que desarrolla infraestructura para el crecimiento económico y bienestar social, mismos que no se entregan a individuos, y están a disposición y servicio de la comunidad que en algunas ocasiones es optativo su uso, como las pistas de trote. De su presupuesto 2020, se identifica que el programa ejerció \$1,305,473,690.23 en obra pública y servicios relacionados que se desglosan en la tabla 26.

Tabla 17. Desglose del presupuesto 2020 del Programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas.

Capítulo	Concepto	Importe
332000	Servicios de diseño arquitectura ingeniería y actividades relacionadas	\$29,802,306.10
611000	Edificación habitacional, bienes del dominio público.	\$9,726,749.37
612000	Edificación no habitacional, bienes del dominio público.	\$165,604,879.80
614000	División de terrenos y construcción de obras de urbanización	\$86,320,321.95
615000	Construcción de vías de comunicación	\$1,013,276,351.17
622000	Edificación no habitacional, bienes propios.	\$743,081.84
		\$1,305,473,690.23

El Programa PPSOP, no genera información sobre las características sociodemográficas de las personas beneficiarias de las obras, con excepción de las obras cuyas reglas de operación así se los pide como es el caso de los programas financiados con recursos del Ramo 33, Fondo de Infraestructura Social Municipal a través del Cuestionario Único de Información Socioeconómica, CUIS. El CUIS identifica beneficiarios potenciales de programas sociales, analiza el ingreso de las familias, y sus carencias sociales y proporciona información útil para los tres niveles de gobierno.

Para el control del programa, se basa en los controles de obra que administran cada supervisor y que concentra la Dirección de Planeación de Obras y Contratación. De manera que los contratistas encargados de desarrollar las infraestructuras cumplen los programas de ejecución y en caso de necesario se autorizan las prórrogas de plazo con fundamentación y motivación suficiente. Sin embargo, no se vincula a la medición de los indicadores de la MIR, pues estos miden la difusión de las obras o el cumplimiento del programa de obra.

Por último, las obras y servicios relacionados por el programa, cuenta con registros georreferenciados, acorde a lo informado en la entrevista sostenida con personal de la Secretaría de Obras Públicas y los datos del Portal Oficial del Municipio.

Una acción transversal de colaboración para conocer, la Secretaría de Desarrollo Social cuenta con facultades para planear, proponer, aprobar y dirigir las estrategias y acciones de intervención social y urbana que contribuyan a reducir las carencias sociales, de manera que en un ámbito de colaboración entre la SOP y la SDS participen en la reducción de carencias sociales.

Análisis transversal

La recopilación de información sobre la población objetivo o área de enfoque, no es una actividad que sea considerada como acción estratégica de manera institucional, pues el enfoque u objetivo del programa se orienta hacia la infraestructura, ya sea de movilidad o para el desarrollo. La información que se genera es más bien de tipo gestión, operativa. Muchos datos generados no se recuperan para crear información estratégica o de relevancia para la Administración Municipal.

Hay que resaltar que, en beneficio de la transparencia y la eficiencia presupuestal, la información presupuesta puede ser asociada a los componentes de los programas con un método de costeo, de modo que se pueda reportar el monto de los productos generados por las intervenciones del Municipio.

III. Cobertura y focalización.

a) Análisis de cobertura.

14. Los programas cuentan con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo con las siguientes características:
 - a) Incluye la cuantificación y características de la población objetivo.
 - b) Especifica metas de cobertura anual.
 - c) Abarca un horizonte de mediano y largo plazo.
 - d) Es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa.

Es importante conocer que la cobertura es el concepto en programas públicos, que identifica dónde puede operar o sobre quiénes puede operar el programa o la acción de gobierno de que se trate.

Es así que, al definir una cobertura, el programa describe las zonas geográficas o económicas de su interés, o bien, los grupos poblacionales en los cuales puede ayudar y definir posteriormente su población de referencia, potencial, población objetivo o atendida; lo mismo puede definir para áreas de enfoque. De este modo, se establece una relación, por ejemplo, entre las personas que ha atendido el programa y las que faltan de recibir atención, y que por limitaciones presupuestales, técnicas o económicas se pospone su atención.

Ahora, focalizar un programa consiste en concentrar los recursos disponibles en una población de beneficiarios potenciales, claramente identificados, que padecen un determinado problema o necesidad, a fin de elevar el impacto o beneficio potencial per cápita (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 1995).

Movilidad

El programa Movilidad en su diagnóstico no presenta definiciones de cobertura y focalización. Se desarrollan sus actividades en función de metas anuales, disponibilidad de personal operativo y el presupuesto. De acuerdo con la entrevista sostenida con personal responsable del programa, se mapea las zonas que han sido intervenidas con señalética, cruceros y semaforización, y con base en información de seguridad y estadística criminal se definen los operativos viales. De igual modo, se considera eventualidades climáticas que presenta con el tiempo la infraestructura vial, tales como daños, desperfectos, siniestros y requiere intervención para mantenimiento o reparación.

La MIR del programa Movilidad establece la población objetivo como todos los habitantes del Municipio de Monterrey, sin embargo, no se identificó una estrategia para la cuantificación y la caracterización de la población objetivo. El programa ofrece sus servicios tanto a personas como áreas viales, lo que pone de manifiesto dos poblaciones distintas.

Para la implementación de pláticas de cultura vial, la Unidad Responsable cuenta con las actividades 1 y 2 del componente 4, se establecen los siguientes indicadores, personas beneficiadas con pláticas informativas sobre cultura vial a escuelas y empresas y Menores orientados en la prevención de accidentes respectivamente. Este componente, cuenta con un manual de procedimientos para la difusión, capacitación y/o plática a empresas, instituciones de educación preescolar, básica, media superior y superior. Su cobertura entonces se puede definir como las escuelas de nivel básico y empresas del Municipio de Monterrey, así, en la MIR se especifican las metas de cobertura anual con una base de información mensual referenciada al número de personas que recibieron las pláticas, pero esto solo es parcial, ya que no considera el universo de escuelas y empresas.

Construcción y Mantenimiento de Calles

En el caso del programa de Construcción y Mantenimiento de Calles, con base en su diagnóstico 2021 y la entrevista semiestructurada que atendió el personal responsable del programa, no se cuenta con una definición de cobertura. Sin embargo, en su manual de procedimientos define un criterio de focalización para determinar si la acción solicitada por la ciudadanía es de su competencia o no con base en la jurisdicción de la vialidad. Esto permite establecer un criterio de cobertura y focalización.

Dentro de la MIR del programa Construcción y Mantenimiento de calles se establece los beneficiarios como los ciudadanos en general, sin embargo, no se cuenta con una estrategia para la cuantificación de dichos beneficiarios. Por otra parte, la actividad 1 del componente 1 tiene un indicador de eficacia para medir la cantidad de solicitudes ciudadanas, para lo cual, la secretaría cuenta con manuales de procedimientos para atender las solicitudes en materia de mantenimiento a la infraestructura vial, solicitud de instalación de reductores de velocidad y para la señalización, semaforización, instalación de dispositivos para el control del tránsito y/o adecuación vial.

Las metas especificadas para este programa son anuales, sin embargo, está referenciada a las bitácoras de la secretaría y no a un número específico de personas.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Respecto al Programa Promoción, Planeación, y Supervisión de Obras Públicas, con base en su Diagnóstico 2021 y la entrevista semiestructurada que atendió el personal responsable del programa, no se cuenta con una definición de cobertura. PPSOP, desarrolla la obra pública en el territorio del Municipio de Monterrey, además, algunas de las diversas fuentes de financiamiento que ejerce, establecen los criterios de cobertura y focalización, así como definición de poblaciones a las que debe atender. Otras, como en el caso de fondos estatales, como el Fondo de Desarrollo Municipal, no cuentan con tales especificaciones.

Para el programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas se establece como beneficiarios a los ciudadanos de Monterrey, sin embargo, no se cuenta con evidencia para determinar una estrategia para la cuantificación y caracterización de dichos beneficiarios. Por otra parte, la MIR de este programa, en la actividad 2 del componente 1 se encuentra el indicador para el registro de respuestas a todas las propuestas ciudadanas recibidas por CIAC, para lo cual cuenta con el manual de peticiones por obras de infraestructura básica para la recepción y ejecución de las solicitudes ciudadanas recibidas.

La MIR de este programa cuenta con una meta anual, pero está referenciada al número de reportes del CIAC y no a una cantidad específica de personas.

Análisis transversal

De este modo, los diagnósticos de los programas pueden definir una cobertura de las acciones de los programas en función de las delegaciones y zonas que define el PMD, y definir un mecanismo de focalización al definir necesidades prioritarias de la zona en materia de movilidad, construcción de calles y desarrollo de otras infraestructuras a cargo de la Secretaría de Obras Públicas.

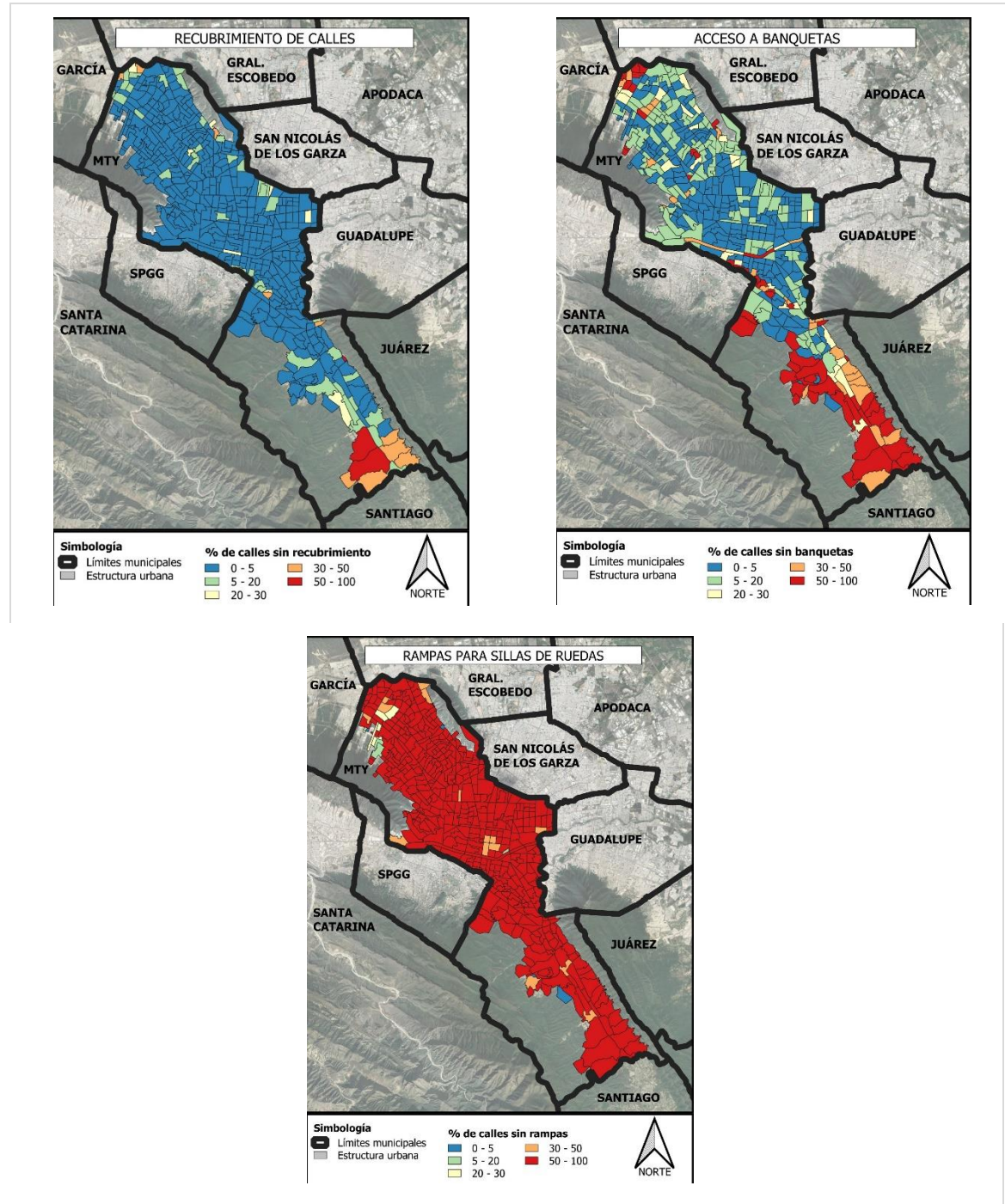
En específico para los programas de CMC y PPSOP, y como referencia para el programa Movilidad, se presentan 3 mapas para estudiar la cobertura de programa en acciones de pavimentación, banquetas y rampas de acceso para sillas de ruedas. Conforme al análisis de la infraestructura vial proporcionada datos poblacionales del INEGI, 2016, y en espera que se publiquen los correspondientes 2020, es posible determinar lo siguiente: El 88% de la población habita en una zona en donde al menos el 95% de las calles se encuentran pavimentadas. Por otra parte, el 7% de la población habita en zonas donde al menos el 50% de las vialidades no cuentan con banquetas. Finalmente, el 96% de la población se encuentra en una zona donde al menos el 50% las banquetas no cuentan con rampas para sillas de ruedas. Ver tabla 27.

En lo que respecta al recubrimiento de la superficie de rodamiento con asfalto, concreto o algún otro tipo de pavimento se ha realizado un gran trabajo en la creación y mantenimiento de las calles, sin embargo, en lo que se refiere a banquetas accesibles, la situación se vuelve crítica. Esto pone de manifiesto que los espacios para el tránsito de vehículos automotores reciben un mayor cuidado que los espacios para los peatones.

Es importante mencionar que una política de movilidad tiene como prioridad el desplazamiento de personas de manera autónoma. Busca la disminución del congestionamiento de las vías de

comunicación, la reducción del consumo de combustibles fósiles, así como la introducción de vehículos de transporte urbano de bajas emisiones o eléctricos.

Tabla 18. Áreas pavimentadas, banquetas y rampas para sillas de ruedas, en Monterrey.



Elaboración propia con información de datos poblacionales del INEGI, 2016.

15. A partir de las definiciones de la población potencial, la población objetivo y la población atendida, ¿cuál ha sido la cobertura de los programas desde que se tiene registro?

Los diagnósticos formulados para los programas presupuestarios del Municipio de Monterrey, de acuerdo con el “Manual para la Elaboración de los Programas Presupuestarios M-CMU-PLC-04”, deben especificar la cobertura del programa, a fin de determinar los beneficiarios del programa. Cobertura es un concepto que explica la medida en que una acción de gobierno o un programa logran que sus beneficios lleguen a la población, institución o zona geográfica prevista.

De acuerdo con CONEVAL, para identificar la cobertura requiere lo siguiente:

- Identificación y caracterización de la población o área de enfoque potencial.
- Identificación y caracterización de la población o área de enfoque objetivo.
- Cuantificación de la población o área de enfoque objetivo.
- Frecuencia de actualización de la población potencial y objetivo.

Con ello se genera un tamiz de selección de una población que podría atender a la que realmente puede atender el programa dado un conjunto de criterios de selección y en función del presupuesto disponible.

Movilidad

Se tiene registro del programa Movilidad desde el año 2017, sin embargo, para este año así como para el 2018 el programa recibía el nombre de Movilidad Segura y no se tiene un registro de la población beneficiaria para ese par de años. Para los años 2019, 2020 y 2021 el programa se denomina Movilidad y la cobertura de este es para Todos los habitantes del Municipio de Monterrey.

El programa movilidad en su diagnóstico no define a la población potencial o área de enfoque, a su población objetivo la define como “1,109,171 habitantes del Municipio de Monterrey y la cobertura en lo que respecta a la Policía Regia”. Por lo tanto, no es posible determinar un grado de cobertura de atención. En entrevista, personal de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad, expuso que no pueden definir una población objetivo porque cualquier persona es susceptible de utilizar la infraestructura vial, los datos del estudio de movilidad que realiza el Gobierno del Estado son del 2010.

Es conveniente hacer notar que los productos y servicios que ofrece el programa tiene diferentes beneficiarios, las pláticas de educación vial se dirigen a estudiantes de nivel básico, el mantenimiento de semáforos y señalamientos, así como el rediseño de intersecciones es hacia la infraestructura vial; los operativos viales si se dirigen hacia los conductores de automotores. En consecuencia, para determinar un conjunto de población objetivo no es conveniente según la formulación actual del programa.

Construcción y Mantenimiento de Calles

El programa Construcción y Mantenimiento de Calles no define en su diagnóstico a la población potencial o área de enfoque, si bien considera a su población objetivo como “ciudadanos en general”, ésta es una expresión tan acotada que no considera a las personas menores de edad, y

hay ciudadanos de diferentes lugares de residencia por lo que no se puede definir un número específico de personas para los años 2019, 2020 y 2021 que son en los que se tiene registro del programa.

El programa no provee, servicios, bienes o apoyos a personas en específico, si no que trabaja directamente sobre las vialidades del Municipio que requieren trabajos de mantenimiento de diferente nivel ejecución. Entonces, para definir su población o área de enfoque es conveniente hacer un análisis sobre quién o qué recibe las acciones del programa, cual es el efecto esperado, los sujetos que se involucran directa e indirectamente, y las consecuencias sociales esperadas. Se entiende como el evento o conjunto de eventos circunscritos al plano de lo social, que tienen origen en la actuación del ejecutor de una política pública orientada a atender un problema público.

Tabla 19. Campo de acción de la Secretaría de Infraestructura Vial.

Efecto Esperado	Sujeto		Consecuencias sociales Esperadas.
	Involucramiento Directo	Involucramiento Indirecto	
Los usuarios de las diferentes vialidades de los municipios realizan su desplazamiento de manera segura y confortable	La Secretaría de Infraestructura Vial realiza el trabajo de mantenimiento en vialidades del Municipio. El ciudadano reporta daños en pavimentos.	Personas usuarias del espacio público para el desplazamiento de su personas y mercancías de manera segura y confortable.	Se aumenta la seguridad vial, reducen los tiempos de traslado, se reducen las emisiones contaminantes y se mejora la imagen urbana, se fortalece la confianza de la ciudadanía en sus instituciones.

Con lo anterior, se pretende mostrar el campo de acción en que se desenvuelve la SIV mediante su programa CMC, que es la red vial municipal y no la población usuaria.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

El programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas ha tenido diferentes denominaciones y estructuras, es hasta la Administración 2019-2021 que se crea este programa. En su diagnóstico no se aborda una definición y caracterización de la población potencial, la población objetivo y la población atendida. Por ello, y como se confirmó en la entrevista sostenida con personal de la Unidad Responsable, no se hace un seguimiento de cobertura. Las acciones del programa se realizan en beneficio de un colectivo indeterminado que incluye a los residentes de la zona donde se ejecuta la obra, personas que transitan o hacen uso momentáneo, o personas que indirectamente reciben un beneficio de la obra que se trate.

Análisis transversal

De acuerdo con los lineamientos de CONEVAL y el Manual para la Elaboración de los Programas Presupuestarios, es necesario definir la cobertura del programa, sus poblaciones, potencial, objetivo y atendida. Los diagnósticos de los programas en comento adolecen de un análisis detallado sobre la cobertura y poblaciones o áreas de enfoque.

IV. Operación.

a) Análisis de los procesos establecidos en las ROP o normatividad aplicable.

16. ¿Cuál es el diagrama de flujo de cada programa para entregar los bienes y servicios?
¿Cómo se relacionan los programas?

Movilidad

P-SSV-TRO-11 Difusión, Capacitación y/o plática vial a empresas, instituciones de educación preescolar, básica, media superior y superior. El objetivo de este procedimiento es “Trasmitir información en materia vial encaminada a proporcionar conocimientos fundamentales del Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Monterrey, a personas físicas, morales e instituciones educativas con el fin de fomentar la cultura vial y prevención de accidentes”. Este procedimiento cuenta con un diagrama de flujo con 7 actividades que facilita la entrega del componente 4 “Implementar pláticas de cultura vial”, así como para cumplir con los indicadores y las actividades de dicho componente.

Protocolo para la Instalación de Operativos de Control. Si bien no se identificaron procedimientos para el resto de los componentes del programa Movilidad, es importante mencionar que la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad de Monterrey proporcionó un documento como protocolo para la instalación de operativos de inspección, el cual tiene como objetivo “elevar la percepción del público de ser sancionados por conducir en algún nivel de alcohol, así como el no permitir que personas conduzcan bajo los efectos del alcohol”. A pesar de que en el documento se señalan 10 actividades éste no cuenta con un diagrama de flujo para las mismas. Este protocolo requiere un formato similar a los otros procedimientos.

Construcción y Mantenimiento de Calles

P-SIV-VIP-01 Mantenimiento a la infraestructura vial. El objetivo de este procedimiento es “Brindar el servicio de reparación y mantenimiento de la superficie de rodamiento vial cuando exista un hundimiento de pavimento o bache”. Este procedimiento se compone de 8 actividades que están a cargo de la Secretaría de Infraestructura vial y en las que participa la ciudadanía, el responsable de atención, la Dirección de Vías Públicas y una cuadrilla. El procedimiento cumple con las acciones necesarias para lograr el objetivo y contribuye a la entrega del componente 1 “Cumplir con el programa de Solicitudes ciudadanas”.

No obstante, en la versión consultada en el Portal Oficial del municipio, aún no cuenta con los parámetros de área máxima autorizada para bacheo que se menciona hasta 3 metros cuadrados¹², que se estableció como parámetro para cumplir con el plazo de atención fijado para dar atención a solicitudes realizadas mediante la aplicación “reporta MTY”. o bien una vez que se debe proceder a un recarpeteo o trabajo mayor. Así mismo, la aplicación “Reporta MTY”, aun no

¹² La acotación de ejecución de bacheo hasta 3m² proviene de la nota de Comunicación Social presentada el 17 de junio de 2020 en el sitio <http://www.monterrey.gob.mx/oficial/Noticias-N.asp?idNoticia=5795>.

es considerada como medio de comunicación y seguimiento de reportes de baches en las vialidades del Municipio.

P-SIV-IVM-02 Señalización, semaforización, instalación de dispositivos para el control de tránsito y/o adecuación vial. El objetivo de este procedimiento es “Establecer el proceso para la instalación de señales viales solicitadas, a fin de analizar y resolver su procedencia y actuaciones posteriores para el desarrollo de estudios y adecuaciones necesarias”. El objetivo de este procedimiento es “Establecer el proceso para la instalación de señales viales solicitadas, a fin de analizar y resolver su procedencia y actuaciones posteriores para el desarrollo de estudios y adecuaciones necesarias”. El diagrama de flujo de este proceso cuenta con 27 actividades a cargo de la Secretaría de Infraestructura Vial. El procedimiento contribuye a la entrega del componente 1 “Cumplir con el programa de Solicitudes ciudadanas”.

P-SIV-IVM-03 Solicitud de instalación de reductores de velocidad. El objetivo de este procedimiento es “Analizar las peticiones para la instalación de reductores de velocidad, en zonas donde así se requiera como medida preventiva para el tránsito vehicular”. El diagrama de flujo de este procedimiento cuenta con 24 actividades a cargo de la secretaria de infraestructura vial. El procedimiento contribuye a la entrega del componente 1 “Cumplir con el programa de Solicitudes ciudadanas”.

Para el componente 2, “Cumplir con los programas de mantenimiento vial”, no se identificaron procedimientos.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Para, el componente 1, Peticiones ciudadanas de necesidades de obra, aplican los siguientes procedimientos.

P-SOP-PFO-01 Peticiones por obra de infraestructura básica. El objetivo de este procedimiento es “dar atención a las peticiones del ciudadano del Municipio de Monterrey por obras de infraestructura básica”. El diagrama de flujo de este procedimiento cuenta con 19 actividades a cargo de la Secretaría de Obras Públicas. El procedimiento contribuye a la entrega del componente 1 “Peticiones ciudadanas de necesidades de obra”, ya que es uno de los medios que tiene la ciudadanía para hacer llegar los requerimientos a la Administración Municipal en materia de obra pública.

P-SOP-POP-01 Proyectos de obras públicas. El objetivo de este procedimiento es “Elaborar los proyectos de obra a realizar de acuerdo con los requerimientos y necesidades de la población, así como las áreas usuarias con apego a la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León y demás normatividad aplicable”. El diagrama de flujo de este procedimiento cuenta con 15 actividades a cargo de la Secretaría de Obras Públicas. El procedimiento contribuye a la entrega del componente 1 “Peticiones ciudadanas de necesidades de obra”. Al igual que el procedimiento mencionado anteriormente, este permite atender las solicitudes ciudadanas recibidas, sin embargo, en el diagrama de flujo se omite el papel y las actividades de los ciudadanos y sólo se especifican las acciones a realizar al interior de la Secretaría de Obras Públicas.

P-SOP-CCO-01 Programa estratégico de vialidades regias. El objetivo de este procedimiento es “Establecer los lineamientos para llevar a cabo el programa de vialidades regias”. El diagrama de flujo de este procedimiento se compone de 92 actividades a cargo de la Secretaría de Obras Públicas, Secretaría de Servicios Públicos, Municipio, Comunicación y Tesorería. El procedimiento contribuye a la entrega del componente 1 “Petición ciudadanas de necesidades de obra”.

Para el componente 2 “Promoción y difusión de la obra pública durante el proceso de ejecución con la ciudadanía”, no se identificaron procedimientos. Es importante señalar, que los componentes discretos en la MIR del programa corresponden a tareas que pueden clasificarse en el nivel de actividades, pues los productos del programa de manera general son las obras puestas en operación.

Análisis transversal

En comparativa, los tres programas cuentan con diagramas de flujo para la entrega de los servicios definidos en cada uno. Esto se logra a través de distintos procedimientos. Sin embargo, es importante mencionar que no existe conexión de los distintos procesos entre los programas aquí analizados, sólo entre los procesos de un mismo programa. Por otra parte, no se logró identificar procesos para el total de los componentes de cada uno de los programas, es así que, en el caso del programa Movilidad los componentes 1 “Proporcionar mantenimiento a señales y semáforos dañados para su buen funcionamiento”, 2 “Intersecciones con diseño geométrico adecuado” y 3 “Implementar operativos viales” no se cuentan con procedimientos, no obstante, se mostraron a esta evaluación diapositivas que describen los pasos del operativo anti-alcohol. En el caso de este programa se debe mencionar que, dentro del proceso P-SIV-IVM-02, “Señalización, semaforización, instalación de dispositivos para el control de tránsito y/o adecuación vial” que corresponde a la Secretaría de Infraestructura vial, toda vez que una solicitud requiere la modificación de una geometría vial la solicitud se turna al área correspondiente, el cual debería corresponder a esta área, pero no existe un proceso para brindar esa continuidad.

Para el programa Construcción y Mantenimiento de Calles, el componente 2 “Cumplir con los programas de mantenimiento vial” no cuenta con procedimientos; finalmente para el programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas no se identificaron procesos para el componente 2 “Promoción y difusión de la obra pública durante el proceso de ejecución con la ciudadanía” lo cual sería muy importante realizarlo, ya que en la entrevista se mencionó la necesidad que existe por dar a conocer a la ciudadanía las obras que realiza la Secretaría.

17. Si los programas cuentan con uno o varios de los procesos que sugiere el CONEVAL (planeación, difusión, solicitud de apoyos, selección de beneficiarios, producción de bienes o servicios, distribución de apoyos, entrega de apoyos, seguimiento a beneficiarios y monitoreo de apoyos, contraloría social y satisfacción de usuarios, evaluación y monitoreo) ¿cuáles son sus características en términos de eficacia y suficiencia?

Movilidad

El programa Movilidad cuenta con procesos de planeación, procesos equiparables con la entrega de apoyos. Debe considerarse que este programa no tiene un diseño social, sino de prestación de

servicios a través de la función gobierno. A continuación, se presenta el análisis de los procedimientos publicados en el Portal Oficial del Municipio.

P-SSV-ADI-01 Análisis, planeación y gestión de necesidades. El objetivo de este procedimiento es la “Identificación de necesidades de recursos materiales, humanos y financieros a fin de realizar la planeación correspondiente para la satisfacción de éstas para el cumplimiento de los objetivos del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021”. Empero, no contiene información para medir la eficacia de este objetivo ya que no indica el producto que se genera. Con base en lo anterior, el proceso no es eficaz, ya que no se genera un documento como un Plan Anual de Adquisiciones y su relación con los objetivos de programas de la SSPV. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende 20 actividades a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad de Monterrey, estas son insuficientes para cumplir el objetivo del procedimiento, ya que permite que las direcciones sean atendidas en sus necesidades, sin embargo, como se dijo no hay un producto. Es importante mencionar que en dos pasos del proceso existe una priorización de las solicitudes para las cuales no se especifica un proceso de selección por lo que algunas adquisiciones pueden verse mayormente demoradas.

M-SSV-AIT-01 Manual de Procedimiento de la Dirección de Análisis, Información y Tecnología. El objetivo de este Procedimiento es “Establecer un proceso integral de los lineamientos operativos a realizar por el personal de la Dirección de Análisis, Información y Tecnología para la generación de productos operables de análisis táctico y estratégico, los cuales permitirán desarrollar estrategias para la toma de decisiones en materia de seguridad y prevención delictiva en el municipio”. Este proceso enlista 7 productos de análisis y 9 productos de Prevención y Focalización del Delito. Con base en lo anterior el proceso es eficaz ya que se produce, analiza y se reporta información que posteriormente se utiliza para mejorar el proceso y para una mejor toma de decisiones. Respecto a la suficiencia, se identifica que este procedimiento comprende cinco procesos, los cuales se expresan primeramente de manera conjunta en un macro proceso de 20 actividades. Posteriormente, cada proceso interno se divide de la siguiente manera: El primero de ellos es el Proceso de Planeación y Vinculación Intra e Interinstitucional y tiene 21 actividades, luego se encuentra el Proceso de Recolección y Clasificación de la Información, el cual consta de 8 actividades, posteriormente está el Proceso de Análisis y Prevención Focalizada del Delito con 48 actividades, le sigue el Proceso de Difusión y Explotación que comprende 15 actividades, finalmente se encuentra el Proceso de Evaluación y Retroalimentación con 27 actividades. Las actividades anteriores son suficientes para cumplir el objetivo del procedimiento ya que es un proceso de mejora continua, es decir, no tiene un fin, sino que, al cumplir el Proceso de Evaluación y retroalimentación se inicia nuevamente el Proceso de Planeación y Vinculación Intra e Interinstitucional.

Protocolo para la Instalación de Operativos de Control. El Objetivo de este proyecto es “elevar la percepción del público de ser sancionados por conducir en algún nivel de alcohol, así como el no permitir que personas conduzcan bajo los efectos del alcohol”. Una fuente de información para medir la eficacia de este objetivo es Boleta de Infracción de acuerdo con el dictamen médico. Con base en lo anterior, el proceso es eficaz ya que indica cómo entrevistar a la persona seleccionada para revisión; así como el uso de alcoholímetro para la medición precisa de la concentración total

de alcohol por medio del análisis del aire proveniente de los pulmones del conductor seleccionado, y en caso necesario su detención, remisión y valoración para sanción. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende 10 actividades a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad de Monterrey, estas son suficientes para cumplir el objetivo del procedimiento, ya que es posible cumplir con el objetivo, sin embargo, cabe señalar que, este procedimiento no cuenta con diagrama de flujo categorizado con responsables de cada etapa. Su presentación difiere del formato autorizado, además, no se encuentra público en el Portal Oficial del Municipio. Cabe señalar que no se informó sobre procedimientos para la implementación de operativos de verificación de documentos como licencia de manejo y permiso de circulación, verificación mecánica-ambiental; control de peso y dimensiones.

Construcción y Mantenimiento de Calles

P-SIV-VIP-01, Mantenimiento a la infraestructura vial. El objetivo de este procedimiento es “Brindar el servicio de reparación y mantenimiento de la superficie de rodamiento vial cuando exista un hundimiento de pavimento o bache”. Una fuente de información para medir la eficacia de este objetivo son los reportes o respuestas emitidas a los ciudadanos. Con base en lo anterior, el proceso es eficaz, ya que mediante los reportes ciudadanos se despliegan las cuadrillas de bacheo que reparan o dan mantenimiento a la superficie de pavimentos. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende ocho actividades a cargo de la Secretaría de Infraestructura Vial, estas no son suficientes para cumplir el objetivo del procedimiento, ya que, no se considera el criterio de decisión para realizar o no las acciones de bacheo por en función de la magnitud de área a reparar, así mismo, no se considera a la aplicación móvil “Reporta Monterrey” mediante la cual las personas pueden reportar baches con fotografía y georreferenciación, e incluye seguimiento hasta la confirmación y satisfacción del ciudadano, ya que no contempla la elaboración del reporte o respuesta al ciudadano en caso de ser rechazada o aceptada su solicitud, y sobre la conclusión de los trabajos. Por otra parte, el proceso finaliza justo después de la ejecución de la obra, sin generar un reporte o respuesta al ciudadano que realizó la solicitud.

P-SIV-IVM-02 Señalización, semaforización, instalación de dispositivos para el control de tránsito y/o adecuación vial. El objetivo de este procedimiento es “Establecer el proceso para la instalación de señales viales solicitadas, a fin de analizar y resolver su procedencia y actuaciones posteriores para el desarrollo de estudios y adecuaciones necesarias”. Una fuente de información para medir la eficacia de este objetivo son los reportes o respuestas emitidas a los ciudadanos donde se resuelve la colocación de señalamiento vial. Con base en lo anterior, el proceso no es eficaz, ya que no contempla la elaboración del reporte o respuesta favorable al ciudadano. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende 27 actividades a cargo de la Secretaría de Infraestructura Vial, estas no son suficientes para satisfacer la petición ciudadana, pues si la instalación de una señal o semáforo no procede sólo se informa al ciudadano sin ofrecerle una alternativa al problema planteado, además, toda vez que se requiere una modificación geométrica se remite a la Dependencia encargada pero no se le da seguimiento, y se omite la respuesta al ciudadano sobre el destino o la situación de su solicitud. Finalmente, la modificación geométrica, las señales verticales, las horizontales y los semáforos no se presentan

como complementarios para el funcionamiento de una intersección, sino excluyentes, es decir, el procedimiento sólo da la oportunidad de acceder a uno de estos una vez que su antecesor fue rechazado, por ejemplo, sólo se permite la instalación de un semáforo si se considera que no fue precedente la señalización horizontal ni señales verticales, mismas que dependen de la negativa de un rediseño geométrico.

P-SIV-IVM-03 Solicitud de estación de reductores de velocidad. El objetivo de este procedimiento es “Analizar las peticiones para la instalación de reductores de velocidad, en zonas donde así se requiera como medida preventiva para el tránsito vehicular”. Una fuente de información para medir la eficacia de este objetivo son el oficio de petición por parte del ciudadano, la respuesta de no factibilidad, el oficio y orden de pago. Con base en lo anterior, el proceso es eficaz, ya que es posible determinar del total de solicitudes cuántas fueron aprobadas o no aprobadas, y de éstas cuántas realmente fueron ejecutadas por que cuentan con su comprobante de pago. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende 24 actividades a cargo de la secretaría de infraestructura vial, estas son suficientes para medir el cumplir el objetivo del procedimiento ya que el total de las partes cuentan con la descripción específica de las acciones a realizar y el momento de hacerlo, además, el ciudadano está siempre informado del estatus de su solicitud.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

P-SOP-01 Proyecto, obra y/o servicio del fondo de aportaciones para la infraestructura social municipal y demarcaciones territoriales del Distrito Federal. El objetivo de este procedimiento es “Identificar y documentar los pasos y/o etapas que se deben llevar a cabo para realizar proyecto, obra y/o servicio que beneficie a la población del Municipio mediante el financiamiento de obras con el Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social Municipal y de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal”. Una fuente de información para medir la eficacia de este objetivo son los comités de participación social, de los cuales se instalaron 24 durante el 2020. Con base en lo anterior, el proceso es eficaz, ya que, a través de estos comités, los miembros podrán recibir capacitación sobre las tareas y responsabilidades, así como dar seguimiento a las obras, captar quejas, denuncias o sugerencias y difundir los logros alcanzados por los mismos. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende 39 que consideran trámites ante la Poder Ejecutivo del Estado de Nuevo León, Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, Secretaría del Ayuntamiento, Secretaría de Obras Públicas, y Tesorería Municipal, estas son suficientes para cumplir el objetivo del procedimiento, empero, no se cuenta con otro procedimiento para regular las gestiones de obras financiadas con recursos diferentes al FISM. Además, es importante mencionar que para que el objetivo de este procedimiento se logre, es necesaria la ejecución complementaria de otros dos como son el P-SOP-POC-01 *Planeación y Licitación de Obra Pública*, y P-SOP-CCO-02 *Ejecución, Verificación y Seguimiento de Obra*.

P-SOP-POC-01 Planeación y licitación de obra pública. El objetivo de este procedimiento es “Elaborar, programar y llevar a cabo, los procesos de licitación según la modalidad que se requiera y posteriormente la asignación de las obras y servicios relacionados con las mismas y en apego a la normatividad y la legislación aplicable”. Una fuente de información para medir la eficacia de este objetivo se debe contar con el programa de licitaciones y la relación de contratos

debidamente formalizados con oportunidad. Con base en lo anterior, el proceso es eficaz, ya que es posible conocer los procesos de licitación llevados a cabo. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende 23 actividades a cargo la Secretaría de Obras Públicas, estas son suficientes para cumplir el objetivo del procedimiento, ya que el procedimiento si bien no establece tiempos para la ejecución del proceso, cita determinadas etapas deben realizarse de acuerdo con la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, así como la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León.

P-SOP-CCO-02 Ejecución, verificación y seguimiento de obra. El objetivo de este procedimiento es “Dirigir la implementación de acciones que garanticen el correcto control de las obras y la documentación de los mismos”. Una fuente de información para medir la eficacia de este objetivo es el documento de entrega recepción además de las bitácoras de obra. Con base en lo anterior, el proceso es eficaz, ya que permite el registro oportuno de los avances de la obra, el asiento final de la bitácora y la validación la obra terminada por parte del área beneficiada. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende 35 actividades a cargo de la Secretaría de Obras Públicas, estas son suficientes para cumplir el objetivo del procedimiento, ya que se especifican correctamente las actividades necesarias que cada Dirección debe realizar, y de manera complementaria requiere de los resultados del proceso P-SOP-POC-01 *Planeación y Licitación de Obra Pública*.

P-SOP-POP-01 Proyectos de obras públicas. El objetivo de este procedimiento es “Elaborar los proyectos de obra a realizar de acuerdo con los requerimientos y necesidades de la población, así como las áreas usuarias con apego a la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León y demás normatividad aplicable”. Una fuente de información para medir la eficacia de este objetivo es el número de proyectos realizados por la Dirección de Proyectos de Obra Pública. Con base en lo anterior, el proceso es eficaz ya que el objetivo se puede lograr con las actividades señaladas. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende 15 actividades a cargo de la Secretaría de Obras Públicas, estas son suficientes para cumplir el objetivo del procedimiento, además, dentro del proceso se establece la continuidad en el procedimiento P-SOP-POC-01 *Planeación y Licitación de Obras Públicas*, para que la obra pública pueda ser llevada a cabo.

P-SOP-PFO-01 Peticiones por obras de infraestructura básica. El objetivo de este procedimiento es “dar atención a las peticiones del ciudadano del Municipio de Monterrey por obras de infraestructura básica”. Una fuente de información para medir la eficacia de este objetivo son los proyectos elaborados y ajustados al presupuesto. Con base en lo anterior, el proceso es eficaz ya que los ciudadanos reciben la atención a sus peticiones. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende 19 actividades a cargo de la Secretaría de Obras Públicas, estas son suficientes para cumplir el objetivo del procedimiento, ya que es posible con ellas analizar la factibilidad de las solicitudes ciudadanas y, al ser factibles son atendidas mediante la adjudicación de obra según el P-SOP-POC-01 *Planeación y licitación de Obra Pública* y posteriormente proceder bajo el P-SOP-CCO-02 *Ejecución, verificación y Seguimiento de Obra* para poder finalizar completamente el proceso.

P-SOP-CCO-01 Programa estratégico de vialidades regias. El objetivo de este procedimiento es “Establecer los lineamientos para llevar a cabo el programa de vialidades regias”. Una fuente de información para medir la eficacia de este objetivo es la garantía que proporciona el contratista seleccionado mediante licitación para desarrollar la obra. Con base en lo anterior, el proceso es eficaz, ya que el Municipio puede hacer válida la garantía en caso de incumplimiento. Respecto a la suficiencia se identifica que este procedimiento comprende 92 actividades a cargo de la Secretaría de Obras Públicas, Secretaría de Servicios Públicos, Municipio (presidente), Comunicación y Tesorería, estas son suficientes para cumplir el objetivo del procedimiento, ya que se especifican correctamente todas las áreas involucradas y las actividades necesarias, además, sirve de apoyo para la conclusión del procedimiento *P-SOP-PFO-01 Peticiones por obras de infraestructura básica-*

Análisis transversal

Para los tres programas existen procedimientos que facilitan la solicitud de bienes, así como la planeación, ejecución, entrega y validación de los diferentes productos de infraestructura vial que brinda cada uno de los programas. Es importante señalar que, cada Secretaría tiene objetivos y actividades diferentes y actualmente no existe un vínculo entre los procesos de los diferentes programas, a pesar de que El Programa de Construcción y Mantenimiento de Calles y el de Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas tienen acciones muy similares mimas que son de gran importancia para el Programa de Movilidad, afortunadamente todos los procesos señalados cuentan con una estructura muy similar lo que facilita posible integración entre los tres programas.

La mayor parte de los procedimientos señalados en este apartado corresponden a la Secretaría de Obras Públicas es la que cuenta con más procesos en este ramo, por lo que la Secretaría de Infraestructura Vial, así como la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad tienen un mayor déficit de procesos, sin embargo, es posible que, cómo en el caso del protocolo de operativo de inspección, sí existan, pero no se encuentren en el formato adecuado para aplicarlo.

b) Mejora y simplificación regulatoria.

18. ¿Qué cambios sustantivos en los documentos normativos de los programas se han hecho en el último año a fin de agilizar las etapas de estos?

Movilidad

La Unidad Responsable del programa actualizó para el ejercicio 2021, la Matriz de Indicadores para resultados y desarrolló el diagnóstico del programa. Sin embargo, no se identificaron ni proporcionaron documentos normativos para desarrollar el mantenimiento y modernización de señales y semáforos, adecuación o modernización de cruceos, los servicios de Pláticas de Educación vial en Escuelas y Empresas.

Construcción y Mantenimiento de Calles

El 30 de junio de 2020 se emite el lineamiento L-SOP-01, Criterios de priorización generales para la construcción y rehabilitación de espacios públicos y pluviales. Este lineamiento establece los criterios de selección y elegibilidad para la construcción y rehabilitación de espacios públicos y pluviales del Municipio de Monterrey. Cabe señalar que es la primera versión de este lineamiento.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

La Unidad Responsable del programa actualizó para el ejercicio 2021, la Matriz de Indicadores para resultados y desarrolló el diagnóstico del programa.

Análisis transversal

En un camino de mejora continua, las Unidades Administrativas responsables de los programas evaluados realizaron el diagnóstico de su programa acorde al documento M-CMU-PLC-04 Manual para la Elaboración de los Programas Presupuestarios, para su ejercicio 2021, ya que para el ejercicio evaluado no se contaba con el citado documento. A su vez, cuentan con procedimientos actualizados o nuevos, producto de evaluaciones anteriores.

19. ¿Cuáles son los problemas que enfrenta la Unidad Responsable de los programas para la transferencia de recursos a las instancias ejecutoras y/o a la población o área de enfoque atendida y, en su caso, qué estrategias ha implementado?

Movilidad

La Unidad Responsable de este programa considera que actualmente cuentan con los procesos claramente definidos, pero se encuentran interesados en mejorar la eficiencia, los procesos y en la forma de presentar los resultados. De la entrevista sostenida con personal de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad, no existe problema de financiamiento, detectan problemas con la comunidad una vez que se deben realizar modificaciones a la circulación vehicular, colocación de parquímetros, restricciones de estacionamiento; pero no se mencionó alguna estrategia para la atención y contención de la molestia de los ciudadanos.

Construcción y Mantenimiento de Calles

Durante la entrevista sostenida con la Unidad Responsable se mencionó que la operatividad del programa se encuentra al 100% de su capacidad y no se manifestaron problemas en cuanto a la transferencia de recursos, sin embargo, si se mencionó la necesidad para que el programa cuente con una mayor independencia para la entrega de los productos, como ejemplo, se tomó la posibilidad de contar con un laboratorio interno que valore la calidad de las obras entregadas ya que esta valoración se realiza mediante una instancia externa. Esta Dependencia señala que no tuvo afectaciones por la contingencia sanitaria de 2020.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Durante la entrevista no se especificó algún tema en particular hacia el cual fuera necesario encausar la evaluación, sino que más bien se espera que no sea una evaluación específica sino

total para evitar encausarla a un tema en específico y no detectar problemas que la Unidad Responsable no ha advertido. La Secretaría de Obras Públicas no detecta problemas de financiamiento de los fondos o transferencias empleados en la ejecución de obras y proyectos a su cargo. Los problemas que enfrentó durante 2020 se relacionan con la pandemia y restricciones de movilidad por la COVID -19, esta situación incrementó los costos de obra ante la reducción de insumos como cemento y acero, la implementación de medidas y controles sanitarios, incapacidades médicas de los trabajadores de la construcción.

Análisis transversal

Los funcionarios que atendieron la entrevista estructurada y que participan en las actividades de los programas evaluados indicaron que la contingencia sanitaria, consideran que no fue un obstáculo para cumplir las metas planteadas en 2020.

Resultaría pertinente considerar diversos escenarios en los cuales se reducen las fuentes de financiamiento de origen federal. La inflación en 2021 se ha situado en 5.88% al mes de junio¹³, al considerar que la SHCP definió un límite de 3%, es posible que el cierre del ejercicio se duplique la meta inflacionaria. Si bien la recaudación de impuestos en 2021 por IVA, ISR y IEPS es superior a la valorada en 2020, esta es aún menor a la recaudación antes de la pandemia.

Por otra parte, el comportamiento de la pandemia de COVID-19 y sus variantes debe ser un factor para considerar el éxito del programa y plantear metas alcanzables para el ejercicio 2022 y en su caso modificar los resultados esperados en 2021. No obtente la campaña de vacunación continua, el relajamiento de medidas preventivas de la población conlleva posibles restricciones de movilidad urbana con afectación de precios y en el cumplimiento de metas.

c) Eficiencia y economía operativa de los programas.

20. ¿Qué medidas de adquisición de insumos que garanticen mejores condiciones en cuanto a calidad, precio y oportunidad se siguen en los programas?

Conforme al Reglamento de la Administración Pública de Monterrey se debe elaborar el Plan Anual de Adquisiciones, sin embargo, para el ejercicio fiscal 2020 no se encuentra desagregado por lo que no es posible determinar las cantidades exactas para cada uno de los programas. Por otra parte, dentro de la Tesorería Municipal se cuentan con diferentes procedimientos para los mismos que se señalan a continuación:

P-TMU-PLP-03 Autorización presupuestal. Este procedimiento tiene el objetivo de otorgar suficiencia presupuestal para programas de inversión en activos, en obra pública y para la adquisición de bienes y servicios para la operación del Municipio y verificar cadenas

¹³ Banco de México, <https://www.banxico.org.mx/tipcamb/main.do?page=inf&idioma=sp>, consulta julio 2021

presupuestales, aplicar transferencias presupuestales autorizadas y comprometer presupuesto conforme el Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021 y atendiendo las normas presupuestales y contables.

Movilidad

La Unidad Responsable del Programa cuenta con el procedimiento *P-SSV-ADI-01 Análisis, planeación y gestión de necesidades* que tiene como objetivo la identificación de necesidades de recursos materiales, humanos y financieros a fin de realizar la planeación correspondiente para la satisfacción de éstas para el cumplimiento de los objetivos del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021. Sin embargo, no se indican los mecanismos para adquirir insumos o contratación de servicios necesario para generar sus actividades.

Además, no se hace referencia de manera específica a un lineamiento que defina el proceso para adquisición de insumos para mantenimiento y modernización de señales, semáforos; adecuación o rediseño de cruceros.

Construcción y Mantenimiento de Calles

La Unidad Responsable del Programa cuenta con un procedimiento *P-SIV-DAM-01 Daños municipales*. Este procedimiento tiene el objetivo de Identificar, analizar y cuantificar los daños municipales realizados por involucrados en accidentes viales a fin de imponer sanciones correspondientes para subsanar el daño.

De igual modo, mediante el procedimiento *P-SIV-VIP-01, Mantenimiento a la infraestructura vial*. Se brinda el servicio de reparación y mantenimiento de la superficie de rodamiento vial a causa de un hundimiento de pavimento o bache. Sin embargo, no se incluye una etapa que refiera a la adquisición de insumos como pueden ser el cemento o concreto hidráulico o asfáltico, pintura, así como de la herramienta y mano de obra para su ejecución.

Acorde con lo informado en la entrevista con personal de la Secretaría de Infraestructura Vial, esta Unidad solicita a la Secretaría de Administración el proceso de contratación de los suministros de servicios y/o materiales para llevar a cabo los trabajos de mantenimiento a la carpeta asfáltica y pintura de carriles. Es competencia de la Dirección de adquisiciones de la Secretaría de Administración este proceso de contratación.

Así pues, los insumos son adquiridos a través de la Secretaría del Ayuntamiento, mediante licitación pública nacional, por contratos abiertos que formaliza la Dirección Jurídica del Ayuntamiento, la Dirección de Egresos de Tesorería, la Secretaría de Infraestructura Vial, y la Dirección Administrativa de Infraestructura Vial.

Tabla 28. Contrato relativos al programa Construcción y Mantenimiento de Calles.

Núm. Contrato	Fecha	Objetivo	Monto	Vigencia
SIV-002-2019	20-nov-2019	Suministro de Insumos para Bacheo y Recarpeteo; Carpeta asfáltica (ton), Emulsión asfáltica (lt), Base caliza (ton)	\$119,999,988.56	01-ene-2020 a 31-dic-2020
SIV-004-2019	20-dic-2019	Suministro y aplicación de pintura termoplástica; en forma de spray de material termoplástico (raya blanca 12cm, raya amarilla 12, peatona 40cm, raya alto 40cm)	\$63,000,000.00	01-ene-2020 a 29-sept-2021

Al ser licitaciones públicas se aseguran las mejores condiciones en cuanto precio, calidad y oportunidad, en un marco de competitividad y transparencia.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

La Secretaría de Obras Públicas no realiza adquisiciones de insumos para la realización de la obra pública. En cumplimiento a la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, así como a la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León, se desarrollan los procesos *P-SOP-POC-01, Planeación y licitación de obra pública* y *P-SOP-CCO-02, Ejecución, verificación y seguimiento de obra*.

Además, se informó en la entrevista con personal de la SOP, que no se realiza obra por adjudicación directa. Por lo que la adjudicación de contratos efectúa a través de licitación pública o invitación a por lo menos 3 personas según la regulación federal, o invitación restringida a por lo menos 5 contratistas en ámbito local.

La licitación pública es un procedimiento de contratación en que a través de una declaración unilateral de voluntad contenida en una convocatoria pública, el Estado se obliga a celebrar un contrato para la contratación de obra pública o adquisición de bienes, con aquél interesado que cumpla determinados requisitos, tales como el cumplimiento de contratos anteriores, capital contable, ofrezca las mejores condiciones de contratación en cuanto precio, oportunidad y calidad de las obras públicas y servicios relacionados que contrata el Municipio de Monterrey.

21. ¿Cómo se utilizaron los insumos de los programas para lograr productos de la cantidad y calidad deseadas?

Movilidad

El programa movilidad no proporcionó información relativa a la adquisición de insumos, por lo tanto, esta evaluación no cuenta con información para emitir una opinión sobre su utilización en cantidad y calidad para realizar el mantenimiento, modernización, de semáforos, señalética, reingeniería de cruceros e impartición de pláticas sobre cultura vial.

Construcción y Mantenimiento de Calles

De acuerdo con los datos de los contratos de adquisiciones, se tiene los siguientes comentarios: El contrato SIV-002-2019 ampara la adquisición de “Carpeta de concreto asfáltico elaborado en planta fabricado con asfalto AC-20...” y “Base caliza para bacheo triturada de región triturada de media 1/2” a finos” esta descripción se presta a confusión debido a que describen los conceptos que realiza la SIV. Carpeta asfáltica con mezcla en caliente, “son aquellas que se construyen mediante el tendido y compactación de una mezcla de materiales pétreos de granulometría densa y cemento asfáltico, modificado o no, utilizando calor como vehículo de incorporación, para proporcionar al usuario una superficie de rodadura”¹⁴. De igual modo, por base se entiende la capa de pavimento o base hidráulica, es una capa de materiales pétreos seleccionados que se construye generalmente sobre la capa sub base o subrasante, cuyas funciones principales son proporcionar un apoyo uniforme a la carpeta asfáltica, la capa de rodadura asfáltica o la carpeta de concreto hidráulico y soportar las cargas que éstas le transmiten¹⁵. Por lo cual es necesario aclarar los conceptos y los alcances del contrato. Así mismo, el contrato no hace referencia específica a las normas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) que son aplicables a la calidad de los materiales pétreos y asfaltos para construir o dar mantenimiento a pavimentos.

De igual modo, la adquisición de materiales el contrato lo cuantifica en toneladas, sin embargo, para efectos de medición y pago de trabajos de asfalto o base hidráulica, la SCT que se cuantifique por metro cúbico (referencia nomas N-LEG-3 Ejecución de Obras y N-CTR-CAR-1-04-006/09). Esto último facilita la rendición de cuentas y transparencia hacia el ciudadano para verificar las cantidades adquiridas y suministradas. La SIV, no cuenta con un procedimiento publicado para la ejecución, pago a proveedor, control y verificación de los trabajos de bacheo o recarpeteo.

Respecto del contrato SIV-004-2019, para aplicación de pintura termo plástica, no se cuantifica una cantidad de obra a realizar, sino que establece un monto mínimo y máximo de pago, en función de las cantidades ejecutadas cuantificadas por metro. La SIV, no cuenta con un procedimiento publicado para la ejecución, pago a proveedor, control y verificación de los trabajos de bacheo o recarpeteo.

Para concluir, los contratos no son claro para establecer la competencia y responsabilidad de las Unidades Administrativas participantes, el texto del contrato, no indica el número o folio de este, sino que se identifica con un sello en todas las hojas del instrumento jurídico.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Las obras públicas y servicios relacionados con las mismas se ejecutan por contrato asignado como resultado de una licitación pública o una invitación a por lo menos 3 personas en el caso de recursos federales, o a por lo menos 5 en el caso de recursos de competencia local.

¹⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, norma N-CTR-CAR-1-04-006/09, libro: CTR-Construcciones. Disponible en <https://normas.imt.mx/normativa/n-ctr-car-1-04-006-09.pdf>

¹⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, norma N-CMT-4-02-002/11, Libro: cmt. Características de los materiales, disponible en <https://normas.imt.mx/normativa/N-CMT-4-02-002-11.pdf>

De acuerdo con la Ley de Obras Públicas para el Estado y los Municipio de Nuevo León, las obras públicas deben contar con supervisión por parte de la Entidad contratante. Esta supervisión funge como control de los trabajos en factores de tiempo, costo y calidad, auxiliado por instancias técnicas como laboratorios de materiales o Unidades Administrativas internas para análisis de costos. Entre sus diversas funciones se cuenta la revisión y aprobación de estimaciones.

22. ¿Los programas organizan el presupuesto en las clasificaciones y momentos contables que establece el Consejo Nacional de Armonización Contable? En caso de sí, ¿cuáles son estas?

De acuerdo con los datos del presupuesto de egresos 2020¹⁶, y de la cuenta pública de 2020, el sistema de contabilidad municipal organiza la información del programa en diversos clasificadores tales como por Administrativa, Funcional, por Objeto del Gasto, por Tipo de Gasto. Cabe señalar que los programas presupuestarios no cuentan con la identificación programática que establece el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC) en su acuerdo por el que se emite la Clasificación Programática de observancia obligatoria para los municipios y que permite desglosar el gasto por categoría programática¹⁷. A continuación, se hace un análisis de la variación del presupuesto pagado 2019 y 2020, con cifras deflactadas (SHCP, 2021).

Movilidad

El presupuesto ejercido del programa Movilidad, se presenta en la tabla 29, por Capítulo del Gasto y momento contable “pagado”.

Tabla 29. Presupuesto pagado del programa Movilidad en 2020 y variación real respecto a 2019.

Capítulo	Pagado 2020	Proporción del total 2020	Pagado 2019	Variación real pagado 2019-2020
1000 - Servicios Personales	\$96,787,778.40	48%	\$109,277,476.4	9.0%
2000 - Materiales y Suministros	\$50,169,226.06	25%	\$64,512,712.18	24.2%
3000 - Servicios Generales	\$51,817,347.34	26%	\$26,423,828.23	-50.8%
5000 - Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles	\$1,496,847.33	1%	\$1,337,863.48	-13.7%
Total	\$200,271,199.13	100%	\$201,551,880.34	-2.8%

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por el personal responsable del programa.

Como se observa en la tabla 29, la mayor proporción de gasto durante 2020 se refleja en el capítulo 1000 Servicios Personales y la mayor variación a la baja fue en Servicios generales. De la revisión de su presupuesto pagado, en la partida 2000 Materiales y Suministros, las partidas

¹⁶ Presupuesto de Egresos 2020, disponible en https://bit.ly/PptoEgr2020_Mty, consulta julio 2021.

¹⁷ Disponible en: https://www.conac.gob.mx/work/models/CONAC/normatividad/NOR_01_02_004.pdf

249000 Otros Materiales y artículos de construcción y reparación; 261000 Combustibles Lubricantes y Aditivos; así como la 299000 Refacciones y Accesorios Menores de Otros Bienes Muebles; Representan El 86% de su monto. En tanto, el Capítulo 3000, su Partida 399000 Otros Servicios Generales, representa el 53.32% del monto pagado.

Si bien este programa cuenta con una clasificación por objeto del gasto a nivel de concepto, esta no se organiza por componente del programa, lo cual no es obligatorio sin embargo, facilita un seguimiento físico-financiero de los servicios ofrecidos comparable en un análisis exhaustivo de eficacia y eficiencia.

Construcción y Mantenimiento de Calles

El presupuesto ejercido del programa Construcción y Mantenimiento de Calles, se presenta en la tabla 30, por capítulo del gasto y momento contable “pagado”.

Tabla 30. Presupuesto pagado del programa Construcción y Mantenimiento de Calles en 2020 y variación real respecto a 2019.

Capítulo	Pagado 2020	Proporción del total 2020	Pagado 2019	Variación real pagado 2019-2020
1000 - Servicios Personales	\$53,057,394.90	20.41%	\$109,443,219.31	-53.2%
2000 - Materiales y Suministros	\$179,250,640.10	68.95%	\$169,616,980.06	2.0%
3000 - Servicios Generales	\$20,787,037.27	8.00%	\$32,507,634.53	-38.3%
4000 - Transferencias, Asignaciones, Subsidios, Otras ayudas.	\$0	0%	\$110,000,000.00	-100.0%
5000 - Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles.	\$6,873,566.87	2.64%	\$13,754,009.52	-51.7%
Total	\$259,968,639.14	100%	\$435,321,843.42	-42.3%

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por el personal responsable del programa y deflatores del PIB de la SHCP (2021).

Como se observa en la tabla 30, la mayor proporción de gasto durante 2020, se refleja en 2000 Materiales y Suministros con un 68% del presupuesto ejercido, y de estos, en la partida 242000 Cemento y Productos de Concreto, se encuentra el 84.24% de su gasto. La mayor variación del gasto entre 2019 y 2020, se encuentra en capítulo 1000, a la baja que representó 53.2%.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

El presupuesto ejercido del programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, se presenta en la tabla 31, por capítulo del gasto y momento contable “pagado”.

Tabla 31. Presupuesto pagado del programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas en 2020 y variación real respecto a 2019.

Capítulo	Pagado 2020	Proporción del total 2020	Pagado 2019	Variación real pagado 2019-2020
1000 - Servicios Personales	\$26,153,600.63	1.93%	\$23,806,716.8	6.1%
2000 - Materiales y Suministros	\$ 1,343,788.68	0.10%	\$1,452,719.16	-10.7%
3000 - Servicios Generales	\$32,526,168.45	2.40%	\$51,388,563.26	-38.9%
4000 - Transferencias, Asignaciones, Subsidios, Otras ayudas.	\$20,000,000.00	1.48%	\$21,570,000.00	-10.5%
5000 - Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles.	\$98,976.77	0.01%	\$0	
6000 - Inversión Pública	\$1,275,671,384.13	94.09%	\$802,601,435.34	53.5%
Total	\$1,355,793,918.66	100%	\$900,819,434.61	45.3%

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por el personal responsable del programa y deflatores del PIB de la SHCP (2021).

El monto de las inversiones físicas que refleja el capítulo 6000, representan el 94.08% del programa, y dentro de este capítulo, la Construcción de vías de comunicación representa el 79.09%, lo que muestra en términos económicos la importancia que tiene para la Administración Municipal la comunicación e introducción de infraestructura urbana. La mayor variación al alza también se refleja en esta partida.

Análisis transversal

El Municipio da cumplimiento al presentar su presupuesto institucional acorde a las disposiciones que en la materia establece la Ley General de Contabilidad Gubernamental, así como el CONAC, sin embargo, no se identifica a los programas presupuestarios con la clasificación programática que les corresponde según la normativa. En este caso, el nombre del programa debe estar precedido de una letra mayúscula que identifica su clasificación.

Como ya se mencionó, estos programas cuentan con una clasificación por objeto del gasto a nivel de concepto, pero no se organiza por componente del programa lo cual, a pesar de no ser obligatorio, facilita un seguimiento físico-financiero de los servicios ofrecidos y permitiría un comparar en un análisis exhaustivo de eficacia y eficiencia los beneficios del programa. El presupuesto basado en resultados realiza las asignaciones presupuestales a los resultados planeados.

El diseño del presupuesto de los programas debe seguir un proceso de costeo a partir de las actividades y componentes para obtener el monto total del programa. Los tomadores de decisión, como el Ayuntamiento, el presidente y su gabinete, pueden visualizar cuál de los componentes en cada programa genera mayor valor público, contar con información costo beneficio, y decidir mejoras, adecuaciones o correcciones a los programas.

Finalmente, los programas de Movilidad y Construcción y Mantenimiento de Calles, registraron una disminución de recursos pagados entre 2019 y 2020, no así el programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, pues su variación fue de 45.3%.

d) Sistematización de la información.

23. Las aplicaciones informáticas o sistemas institucionales con que cuentan los programas tienen las siguientes características:

- a) Cuentan con fuentes de información confiable y permiten verificar o validar la información capturada.
- b) Tienen establecida la periodicidad y las fechas límites para la actualización de los valores de las variables.
- c) Proporcionan información al personal involucrado en el proceso correspondiente.
- d) Están integradas, es decir, no existe discrepancia entre la información de las aplicaciones o sistemas.
- e) Presentan información en formatos digitales y públicos que puedan ser utilizados para su análisis e investigación

Movilidad

Los datos que genera el programa son capturados por cada Unidad Responsable en hojas de cálculo que luego se comparten con otras instancias para su análisis, tal como fue confirmado en la entrevista con personal de la Secretaría y cuya documentación se encuentra en el documento *P-SSV-AIT-01 Análisis, táctico e inteligencia*. Sin embargo, no se cuenta con información relativa al control de datos para su captura, verificación, validación, periodicidad de publicación y depuración. De la entrevista, así como de la revisión al Portal Oficial del Municipio, se encuentran publicados los datos de Estadística de accidentes automovilísticos en formatos .xls y .csv, lo que permite a la persona interesada realizar análisis al respecto, sin embargo, se requiere de un documento que ayude a interpretar concepto categorías de variables como es el caso del dictamen, cuyos valores pueden ser: [ebrio completo, ebrio incompleto, evidente estado de alcoholismo, NA, no, y sí].

Respecto a la información de indicadores, los datos públicos no proveen un acceso sencillo a los medios de verificación para que cualquier persona interesada realice el cálculo correspondiente. A su vez, las hojas de cálculo denominadas Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de Metas 2020, Indicadores del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, presentadas a esta evaluación, contienen valores del indicador que no corresponden a su cálculo con los datos que presentan, como lo es para el valor de la meta alcanzada para el indicador de Fin y Propósito al 31 de diciembre de 2020.

El Programa Movilidad, a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad, no presenta en la página web información pública relativa al mantenimiento y modernización de señalamiento, así como a la impartición de pláticas de seguridad vial y el desarrollo de operativos de tránsito (control de velocidad, anti- alcohol, documentos).

Construcción y Mantenimiento de Calles

La entrevista sostenida con personal de la SIV, se confirmó que no cuentan con un sistema de información, sino con manuales de procedimientos disponibles en el Portal Oficial del Municipio tal como *P-SIV-VIP-01 Mantenimiento a la Infraestructura Vial*. De su lectura, se destaca que el mantenimiento vial se inicia a partir de la petición ciudadana por medio de escrito libre, vía telefónica al 072 de Servicios Públicos Monterrey, presencialmente en oficinas, al CIAC, el Centro de Atención Municipal (CAM), y más recientemente a través de la aplicación de telefonía móvil “Reporta Monterrey”, con el módulo Bache. Es importante mencionar que la aplicación registra datos del usuario, fotografías y georreferenciación del sitio reportado; comunicación con el usuario para avisar el término de los trabajos y evaluación de satisfacción. En conjunto, los reportes generan una gran cantidad de datos que con una correcta sistematización reduce los costos de operación y planeación del programa.

Respecto a la información de indicadores, los datos públicos no proveen un acceso sencillo a los medios de verificación para que cualquier persona interesada realice el cálculo correspondiente. A su vez, las hojas de cálculo denominadas Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de Metas 2020, Indicadores del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, presentadas a esta evaluación, contienen valores del indicador que no corresponden a su cálculo con los datos que presentan, como lo es para el valor de la meta alcanzada para el indicador de Fin y Propósito al 31 de diciembre de 2020.

Programa Construcción y Mantenimiento de Calles, a cargo de la Secretaría de Infraestructura Vial no cuenta con información pública en el Portal Oficial del Municipio respecto de la atención y satisfacción ciudadana, la realización de bacheo y de trabajos de recarpeteado.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

La gestión de la información de este programa (PPSOP), se realiza en hojas de cálculo para el registro de datos y generación de información. Para cada etapa del proceso, planeación, programación, presupuestación y ejecución de obra pública y servicios relacionados, cada responsable registra su información que posteriormente concentra un solo funcionario de la Dirección de Planeación de Obras (DPO) y Contratación de la Secretaría de Obras Públicas (SOP), para su verificación y se facilita a otras Dependencias para su posterior procesamiento o integración al Portal Oficial del Municipio.

La SOP administra el padrón municipal de contratistas, genera sus programas de obra, reportes de control de obra que registran actividades, la entrega de estimaciones y el cierre de obra. Esta información se gestiona en hojas de cálculo y están a cargo de la DPO para generar los valores de indicadores que se le son requeridos.

Respecto a la información de indicadores, estos se presentan en la Tabla Maestra de Indicadores, en la Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de Metas 2020, en los Indicadores del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, presentadas a esta evaluación, contienen valores del indicador entre los cuales se tiene inconsistencia de información, como lo es para el valor de la meta alcanzada para el indicador de Fin y Propósito al 31 de diciembre de 2020.

Análisis transversal

Para el gobierno en cualquiera de sus niveles, hoy por hoy es imprescindible la sistematización de la información. La cantidad de información que deben manejar, tanto interna como externa es abrumadora para los administradores públicos. Sin embargo, los datos generados si no se someten a determinados y adecuados procesos, tienden a extraviarse, deteriorarse o acumularse sin cumplir su cometido. Los tomadores de decisión municipal incluso se enfrentan a una falta de información en el momento que la requieren. Y no es falta de más información, sino mejorar la que se tiene.

La sistematización es un proceso que busca el orden, la clasificación de datos e información. Crea estructuras para categorías y relaciones de datos. Es un proceso secuencial para localizar, evaluar, organizar, almacenar difundir o comunicar, y usar la información con la ayuda de las tecnologías apropiadas. Manejar la información no siempre nos permite ver una crisis, lo ha demostrado la pandemia de coronavirus de 2019. Las grandes organizaciones definen pequeñas metas en plazos cortos para sobrevivir.

Para facilitar los cambios de la Administración Pública en cuanto a la sistematización de la información, y en cualquier aspecto de las organizaciones, se ha desarrollado el método de la mejora continua, o método *Kaizen*. El método *Kaizen* busca metas y objetivo de manera gradual pero continua, una mejora todos los días. Es preciso señalar que un cambio mal gestionado causa trastornos que llevan a las personas a desear el estadio previo, a presentar mayor resistencia al cambio.

De manera particular, cada Secretaría puede hacer un cambio programado en aras de sistematizar la información para fortalecer la toma de decisiones tanto de las Unidades Responsables como del Ayuntamiento. A su vez, facilitar el acceso al ciudadano para evaluar el desempeño de la Administración y los resultados alcanzados.

e) Avance en los indicadores y sostenibilidad.

24. ¿Cuál es el avance de los indicadores estratégicos (Fin y Propósito) y de gestión (Componentes y Actividades) de las MIR de los programas respecto de sus metas desde que se tiene registro?

Tabla 32. Avance físico 2020 y 2019 de los indicadores del programa Movilidad.

Nivel	Indicador	Valor de línea base (2018)	Meta 2020	Avance 2020
Fin	Porcentaje de disminución de lesionados en hechos de tránsito.	38%	10%	-34.00%
Propósito	Hechos de tránsito registrados.	33,536	100,608	21,136
Componente 1	Cantidad de mantenimientos realizados a señales.	989	540	397
Actividad 1.1	Cantidad de señales de tránsito instalados.	2,944	1,780	3,724

Nivel	Indicador	Valor de línea base (2018)	Meta 2020	Avance 2020
Actividad 1.2	Cantidad de semáforos rehabilitados.	70	46	161
Componente 2	Cantidad de intersecciones corregidas.	11	4	4
Actividad 2.1	Estudios de modificación en intersecciones.	11	30	35
Actividad 2.2	Proyectos de modificaciones viales.	11	22	16
Componente 3	Operativos anti-alcohol realizados.	240	100%	15%
	Operativos realizados por circular a exceso de velocidad en zona urbana.	144	100%	13%
	Operativos realizados tipo carga pesada por exceso de dimensiones.	240	100%	17%
Actividad 3.1	Elaborar reportes para la recopilación de estadísticas de accidentes viales.	12	100%	13%
Actividad 3.2	Actividades de supervisión a operativos viales realizados.	0	100%	1,000%*
Componente 4	Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial a escuelas (kínder, primaria y secundaria).	456	100%	9%
	Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial a empresas.	24	100%	10%
Actividad 4.1	Personas beneficiadas con pláticas informativas sobre cultura vial a escuelas (kínder, primaria y secundaria).	22,200	100%	22%
Actividad 4.2	Personas beneficiadas con Pláticas informativas sobre cultura vial a Empresas.	672	100%	49%
Actividad 4.3	Menores orientados en la prevención de accidentes.	0	100%	601%*

*Valor presentado en CMU-PLC-20 Tabla Maestra de Indicadores diciembre 2020

Fuente: Municipio de Monterrey (2019 y 2020). Los avances y las metas tienen como fuente la Matriz de Seguimiento de Cumplimiento de Metas, que es pública, mientras que los valores que respaldan estos avances tienen como fuente la Tabla Maestra de Indicadores, que es interna.

Con base en la tabla 32, formulada con información del Informe de Avance de Resultados de Programas Presupuestarios, enero - diciembre 2020; Matriz de Seguimiento de Cumplimiento de Metas, que es pública, mientras que los valores que respaldan estos avances tienen como fuente la Tabla Maestra de Indicadores, que es interna; se derivan los siguientes hallazgos:

Indicador de Fin

Este indicador muestra un avance de -34% según Informe de Avance de Resultados de Programas Presupuestarios (IARPP); su línea base 2018 se fijó en 38%, su meta al trienio se fijó en -10%, la meta 2020 no se definió. Según el informe de Indicadores del Plan Municipal de Desarrollo, su método de cálculo es el cociente menos 1, de las variables (Cantidad de lesionados en hechos de tránsito en el período actual) y (Cantidad de lesionados en el periodo anterior). Resulta importante señalar que, por periodo la SSPV considera corresponden a periodos mensuales acumulados desde 2019.

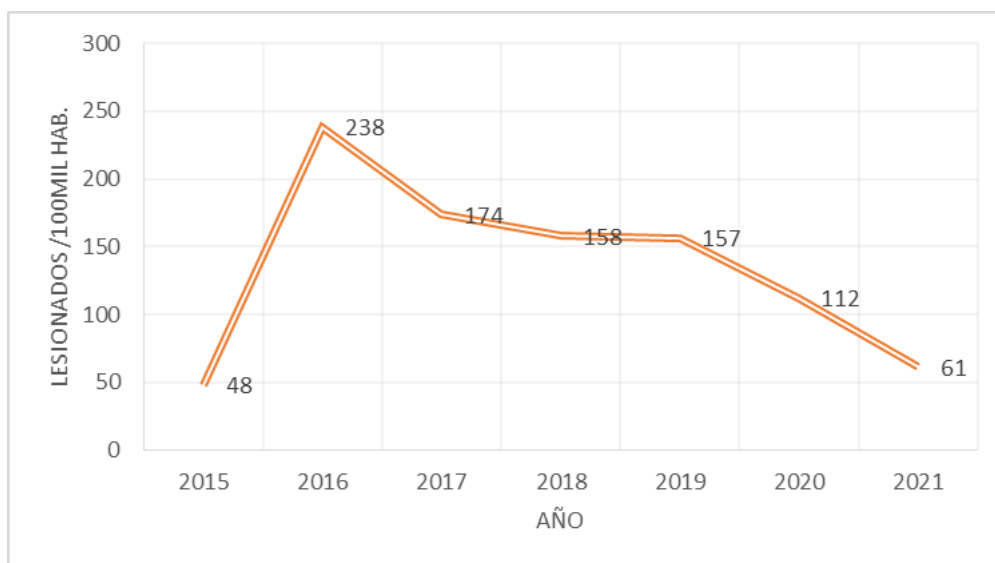
Los datos de la tabla maestra de indicadores registran 2,109 lesionados al 31 diciembre 2020 y 1,182 lesionados del periodo anterior, con lo cual reporta un avance de 78%. Se observa que el

valor de la variable 2 no corresponde al periodo anual anterior, además no corresponde a los datos del 2019 (1,279 lesionados, mayo, SSPV-2021). En el reporte de indicadores del PMD 2019 – 2021, la cifra de lesionados 2019 y 2020 acumula 2,944 personas, y su meta planeada se estableció en 4,521, al emplear estas cifras se obtiene el avance de -35%.

El nombre del indicador se enuncia como “porcentaje”, lo que difiere de su fórmula que corresponde a una tasa de variación, que aunque se exprese en porcentaje su concepto es distinto. De acuerdo con los lineamientos de la Metodología de Marco Lógico, la frecuencia de medición a nivel de Fin, debe ser anual, ya que los resultados de este nivel no están bajo control de los operadores del programa.

Un mejor indicador, con utilidad de comparación entre municipios del Área Metropolitana de Monterrey, es la tasa anual de lesionados por cada 100 mil habitantes. Esto permite verificar la magnitud del fenómeno de lesionados en el AMM. Cada año, una vez verificadas las cifras del cierre, se totaliza el número de lesionados y se multiplica por el factor de población (100,000/Total habitantes). Con información proporcionada por la SSPV, se presenta la tasa de lesionados en la gráfica 4. De este modo, el indicador permite ver una tendencia a la baja en la cantidad de lesionados en hechos de tránsito, y puede compararse con los registros de otros municipios. Las cifras 2021 corresponden al primer semestre.

Gráfica 4. Tasa anual de lesionados en Hechos de Tránsito.



Elaboración propia con datos de la SSPV de Monterrey, 2021.

Cabe señalar que los valores de variables para este indicador, muestran datos distintos entre los registros de la Tabla Maestra de Indicadores y la Tabla de Indicadores del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021. Esto ocurre para los meses de marzo, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre 2020.

Indicador de Propósito

El indicador de Propósito para este programa mide los Hechos de Tránsito Registrados (HTR). De acuerdo con el IARPP, este indicador presenta un avance de 21,136 HTR. Su meta para 2020 se estableció en 100, 608 HTR. La línea base de indicador es 33,536 en 2018. El método de cálculo indicado en la Tabla Maestra corresponde a la cantidad de HTR en el Periodo Actual más HTR en el Periodo Anterior, menos HTR en el Periodo Anterior, es decir se emplea una sola variable medida en dos periodos diferentes y resta la misma cantidad del periodo anterior.

Los registros de la Tabla Maestra para para calcular el valor de la meta de enero a diciembre de 2020 suman 23,886 HTR, valor distinto al reportado en el IARPP. Si la Unidad Responsable decide medir la variación porcentual de accidentes debe considerar modificar el método de cálculo, como se muestra a continuación: $[(\text{Cantidad de HTR al periodo actual} - \text{Cantidad de HTR al periodo anterior}) / \text{Cantidad de HTR al periodo anterior}] * 100$, en función a un periodo mensual, trimestral o anual.

Con la información que cuenta la Unidad Responsable es posible generar una variación trimestral o semestral de los Hechos de Tránsito Registrados en el Municipio de Monterrey.

Los datos reportados en la Tabla Maestra de indicadores y la Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de Metas indican que el conteo de HTR al 31 de diciembre del 2020, es de 21,136 además, faltan datos de junio 2020. Lo anterior contrasta con la cifra reportada en datos abiertos publicados por la Unidad Responsable, que suma 22,778HTR.

Indicador de Componente 1

Este indicador muestra un avance de 397 mantenimientos realizados a señales, cifra inferior a la meta 2020, de 540; y a la línea base, la meta del trienio se definió en 1,450 mantenimientos. Se calcula con base en el porcentaje de la variable 1 (Número de mantenimientos realizados a señales, NMRS) y la variable 2 (Número de mantenimientos a señales programados a realizarse, NMSPR) lo cual es incompatible, pues mientras se calcula un porcentaje se reporta un conteo de acciones. Al calcular el indicador conforme a la fórmula se tiene un porcentaje de 73.5% de mantenimientos realizados a señales.

Acorde a la Tabla Maestra de Indicadores se estableció una meta de indicador con 540 mantenimientos en 2020.

Indicador de Actividad 1.1

Este indicador muestra un avance de 3,724 señales de tránsito instalados al 31 de diciembre de 2020, su meta al año 2020 en el IARPP, es de 1780 lo que disienta del registro en la Tabla Maestra de Indicadores que registró 1440. Su cálculo, según la Tabla Maestra de Indicadores, es el porcentaje de las variables (Señalamiento vial modernizados) y (Total de Señalamientos viales a modernizar), lo cual es incompatible, pues mientras se calcula un porcentaje se reporta un conteo de señales de tránsito. Es importante mantener la congruencia de la información desde su planeación a su presentación al Ayuntamiento y ciudadanía.

Es necesario mencionar que, en su cálculo, las celdas de la variable meta, se registraron 6 datos diferentes, con lo cual se calcula una meta 990 mantenimientos. Finalmente, la meta de 2020, se rebasó 2 veces.

Indicador de Actividad 1.2

Este indicador muestra un avance de 161 Semáforos [rehabilitados] en el año 2020, valor superior a la meta planeada de 46 semáforos en el mismo periodo, la meta al trienio se estableció en 220 semáforos rehabilitados. Sin embargo, debe hacerse notar que la línea base 2018, se estableció en 70 semáforos, y el sentido del indicador es ascendente. Respecto a su cálculo, se realiza con base en cálculo de porcentaje de la variable (Número de mantenimientos realizados a semáforos) y (Número de mantenimientos a semáforos programados) al 31 de diciembre de 2020, considérese que el nombre de indicador cita cantidad de semáforos, pero su fórmula de cálculo es porcentual. La meta 2020 fue superada en 3.5 veces.

Indicador de Componente 2

Este indicador muestra un avance de 4 intersecciones corregidas, valor igual a la meta anual planeada. Su línea base se estableció en 2018 con 12 intersecciones corregidas para el trienio de la administración. El sentido del indicador es ascendente. Se calcula con base en cálculo de porcentaje de la variable (Número de intersecciones geométricas corregidas) y (Número de intersecciones geométricas programados para su corrección) cuyos valores fueron 4 y 4, respectivamente al 31 de diciembre de 2020, considérese que el nombre de indicador cita cantidad de intersecciones, pero su fórmula de cálculo es porcentual y se expresa como tal su cumplimiento en el avance de indicador. La meta se alcanzó en los 2 primeros meses del ejercicio.

Indicador de Actividad 2.1

Este indicador presenta un avance 35 Estudios, valor superior a la meta 2020 establecida como 4 estudios, la meta al trienio es de 30. Su línea base se estableció con referencia a 2018 con 11 estudios, una meta para el trienio de 30. Se calcula con base en cálculo de porcentaje de la variable (Número de estudios realizados) y (Número de estudios programados) cuyos valores fueron 4 y 4, respectivamente al 31 de diciembre de 2020. Considérese que el nombre de indicador cita cantidad de intersecciones, pero su fórmula de cálculo es porcentual y se expresa como tal su cumplimiento en el avance de indicador.

Indicador de Actividad 2.2

Este indicador presenta un avance 16 Proyectos, valor superior a la meta anual establecida como 6 estudios. La línea base se estableció con referencia a 2018 con 11 estudios, una meta para el trienio de 22. Se calcula con base en el porcentaje de la variable (Número de proyectos de modificaciones viales elaborados) y (Número de proyectos de modificaciones viales requeridos) cuyos valores fueron 16 y 6, respectivamente al 31 de diciembre de 2020. Considérese que el nombre de indicador cita cantidad de intersecciones, pero su fórmula de cálculo es porcentual y se expresa como tal su cumplimiento en el avance de indicador. La cantidad ejecutada es superior a la planeada 2.6 veces.

Indicador de Componente 3

Operativos anti-alcohol realizados. Este indicador muestra un avance de 15%, inferior a la meta, pero no se identifica la cantidad de referencia al 100%. Línea base 2018 se estimó en 240. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Operativos anti-alcohol realizados) y la variable 2 (Operativos anti-alcohol proyectados a realizarse) que fueron 275 y 1738 respectivamente a diciembre de 2020.

Operativos realizados por circular a exceso de velocidad en zona urbana. Este indicador muestra un avance de 13%, inferior a la meta, pero no se identifica la cantidad de referencia al 100%. Línea base 2018 se estimó en 144. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Operativos realizados por circular a exceso de velocidad en zona urbana) y la variable 2 (Operativos proyectados a realizarse por circular a exceso de velocidad en zona urbana) que fueron 132 y 1032 respectivamente a diciembre de 2020.

Operativos realizados tipo carga pesada por exceso de dimensiones. Este indicador muestra un avance de 17%, inferior a la meta, pero no se identifica la cantidad de referencia al 100%. Línea base 2018 se estimó en 240. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Operativos realizados por circular con carga pesada por exceso de dimensiones) y la variable 2 (Operativos proyectados a realizarse por circular con carga pesada por exceso de dimensiones) que fueron 312 y 1784 respectivamente a diciembre de 2020.

Indicador de Actividad 3.1

Este indicador muestra un avance de 13%, inferior a la meta anual y de trienio fijada en 100%, pero no se identifica la cantidad de referencia al 100%. La línea base 2018 se estimó en 12 [Reportes]. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Reportes de accidentes viales realizados) y la variable 2 (Reportes de accidentes viales proyectados a realizarse) que fueron 11 y 86 respectivamente a diciembre de 2020. La definición de la variable 2, muestra un error de control.

Indicador de Actividad 3.2

Este indicador muestra un avance de 100% en el IARPP, igual a la meta anual y del trienio fijada en 100%, cuya línea base se estableció en 0 (cero) [actividades de supervisión]. En la Tabla maestra de indicadores se reporta un avance de 1000%. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Actividades de supervisión realizadas) y la variable 2 (Actividades de supervisión proyectadas a realizarse) cuyos valores fueron 100 y 11 respectivamente a diciembre de 2020. Es necesario mencionar que los valores de las variables registrados en la Tabla Maestra de Indicadores son 100% y 1, que dimensionalmente es incorrecto e incongruente con la definición de variables.

Indicador de Componente 4

Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial a escuelas (kínder, primaria y secundaria). Este indicador muestra un avance de 9%, inferior a la meta anual y del trienio fijada en 100%, cuya línea base se estableció en 456 [Pláticas Informativas]. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Pláticas informativas realizadas a escuelas) y la

variable 2 (Pláticas informativas proyectadas a realizarse) que fueron 23 y 266 respectivamente a diciembre de 2020.

Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial a empresas. Este indicador muestra un avance de 10%, inferior a la meta anual y del trienio fijada en 100%, cuya línea base se estableció en 24 [Pláticas Informativas]. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Pláticas informativas realizadas a empresas) y la variable 2 (Pláticas informativas proyectadas a realizarse) que fueron 2 y 21 respectivamente a diciembre de 2020.

Indicador de Actividad 4.1

Este indicador muestra un avance de 22%, inferior a la meta anual y del trienio fijada en 100%, cuya línea base se estableció en 22,200 [Personas beneficiadas]. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Estudiantes beneficiados con pláticas de cultura vial) y la variable 2 (Estudiantes proyectados a beneficiarse con pláticas de cultura vial) que fueron 2890 y 12,950 respectivamente a diciembre de 2020.

Indicador de Actividad 4.2

Este indicador muestra un avance de 49%, inferior a la meta, cuya línea base se estableció en 672 [Personas beneficiadas]. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Pláticas informativas realizadas a empresas) y la variable 2 (Pláticas informativas proyectadas a realizarse) que fueron 24 y 49 respectivamente a diciembre de 2020.

Indicador Actividad 4.3

Este indicador muestra un avance de 100% en el IARPP, valor igual a la meta anual y del trienio fijada en 100%, cuya línea base se estableció en 0 [Menores Orientados]. No obstante, en la Tabla Maestra de Indicadores se reportó 601%. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Menores de edad atendidos con Pláticas bajo el consentimiento de sus padres) y la variable 2 (Menores de edad participantes en accidentes viales) que fueron 637 y 106 respectivamente a diciembre de 2020. La relación de las variables no es clara, pues en la definición del indicador no se explica. La unidad de medida [Gestión] no es adecuada para indicador.

Tabla 33. Avance físico 2020 de los indicadores del programa Construcción y Mantenimiento de Calles.

Nivel	Indicador	Valor de línea base (2018)	Meta 2020	Avance 2020
Fin	Porcentaje de variación de m2 de recarpeteo	5,100,000.00	1,530,000	3,474,017
Propósito	Porcentaje de variación del programa de bacheo	159,041.00	350,000	418,543
Componente 1	Porcentaje de solicitudes atendidas a tiempo del total de las atendidas	N/A	100%	90%
Actividad 1.1	Porcentaje total de solicitudes atendidas	N/A*	88%	60%
Actividad 1.2	Porcentaje de solicitudes atendidas a tiempo con tiempo de respuesta	N/A*	85%	81%

Nivel	Indicador	Valor de línea base (2018)	Meta 2020	Avance 2020
Componente 2	Porcentaje de programas realizados	N/A	85%	34%
Actividad 2.1	Porcentaje de cumplimiento de metas del programa de delimitación de carriles	16%	100%	152%
Actividad 2.2	Porcentaje de cumplimiento de metas del programa de bacheo	N/A	70%	131%

Fuente: Municipio de Monterrey (2020). Los avances y las metas tienen como fuente el Informe de Indicadores del Plan Municipal de Desarrollo 2019 – 2021, la Matriz de Seguimiento de Cumplimiento de Metas, que es pública, mientras que los valores que respaldan estos avances tienen como fuente la Tabla Maestra de Indicadores, que es interna. *Indicado por Personal Responsable del Programa.

Con base en la tabla 33, formulada a partir del Informe de Avance de Resultados de Programas Presupuestarios, enero - diciembre 2020; Matriz de Seguimiento de Cumplimiento de Metas, que es pública, mientras que los valores que respaldan estos avances tienen como fuente la Tabla Maestra de Indicadores, que es interna; se derivan los siguientes hallazgos:

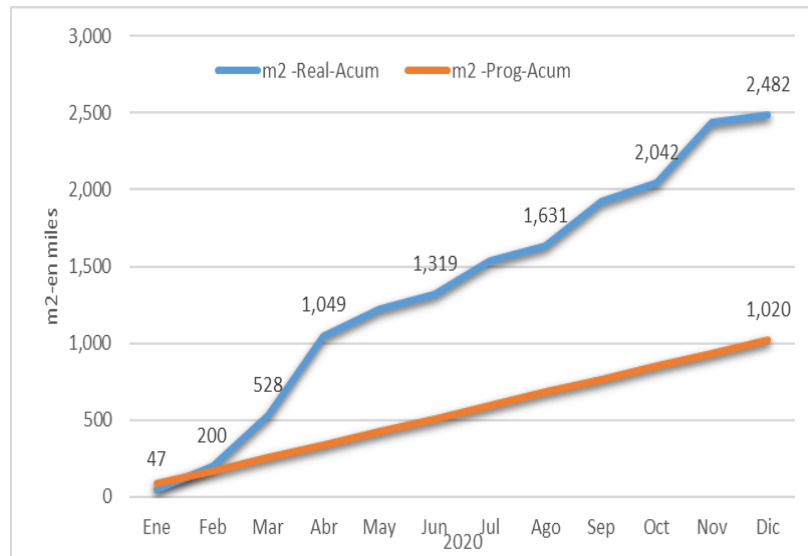
Indicador de Fin

Este indicador, de acuerdo con el Informe de Avance de Resultados de Programas Presupuestarios, enero - diciembre 2020 (IARPP), muestra un avance de 3,474,017[m²], valor 2.3 veces superior a la meta anual. Cabe señalar que la meta del trienio es de 3,900,000 m² pero es inferior a la línea base del trienio. Al acumular el avance 2019 y 2020, y compararlo con la meta del trienio se tiene un avance del 90%, pero la línea base es superior a la meta del trienio. Por último, se hace notar que el informe de Indicadores del Plan de Desarrollo Municipal¹⁸, muestra un avance de 2,482,167 [m²] al 30 de septiembre 2020. Es necesario fortalecer el control del flujo de la información.

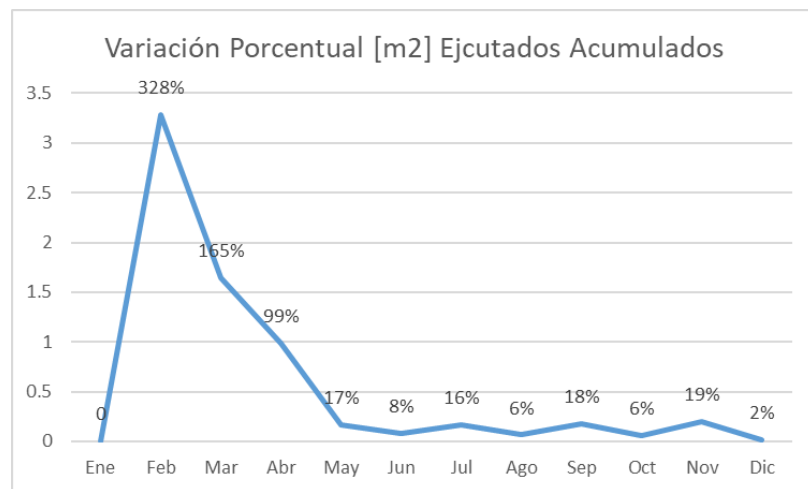
Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100 de la variable 1 (m² recarpeteados) y la variable 2 (m² de recarpeteo programados), no obstante, el método no corresponde al cálculo de una variación, aunque se expresan en porcentaje, los conceptos son distintos. Al verificar los datos los valores fueron 3,474,017 y 1,530,000, respectivamente, lo que generaría un avance de 227% a diciembre de 2020. La planeación de metas es muy baja, ya que en 2020 se realizó el 87% de lo programado para tres años. En complemento, la Tabla Maestra de Indicadores registra valores que no corresponden para el cálculo del indicador. Ahora bien, en la gráfica 5 (a) se muestra que durante el primer cuatrimestre 2020, se superó la meta comprometida para 2020; así, al segundo y tercer cuatrimestre, las cifras muestran menor variación, En la gráfica 5(b), presenta con mayor claridad que entre mayo y diciembre, la intensidad de bacheo disminuyó manteniendo una tendencia de trabajo muy uniforme. Lo cual denota una deficiencia de planeación de metas y control de trabajos.

¹⁸ Versión del 12 de marzo de 2021.

Gráfica 5. Registro mensual acumulado de área de recarpeteo en (m2) en Monterrey en 2020.



a)



b)

Fuente: Municipio de Monterrey (2020). Reporte Indicadores PMD, 12 de marzo de 2021.

Indicador de Propósito

Este indicador muestra un avance de 418,543 [m2], el valor de la meta anual y al trienio de 350,000 y línea base igual a 159,041.00 [m2 de bacheo]. Su cálculo se realiza, en términos de porcentaje, con la diferencia de la variable 1 (m2 de bacheo en el año actual-m2 de bacheo año anterior) y la variable 2 (m2 de bacheo año anterior), dividido por la variable 2, que fueron 418,543 y 363,940 respectivamente, con lo que el avance del indicador es del 115% a diciembre de 2020. El valor de la variable 2, en la Tabla Maestra de Indicadores fue modificado sin contar con una nota de control, además, el cálculo de variación se realizó de manera mensual y no anual, como lo indica la fórmula.

Indicador de Componente 1

Este indicador muestra un avance de 90%, valor menor a la meta, cuya línea base se estableció en 100% pero carece de un valor de línea base. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (El número total de solicitudes atendidas a tiempo, con tiempo de respuesta) y la variable 2 (El número total de solicitudes atendidas) cuyos valores fueron 2648 y 2948 respectivamente a diciembre de 2020.

Indicador de Actividad 1.1

Este indicador muestra un avance de 60%, valor menor a la meta, no se definió línea base. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (El número total de solicitudes atendidas) y la variable 2 (El número total de solicitudes atendidas) que fueron 2,948 y 4,884 respectivamente a diciembre de 2020.

Indicador de Actividad 1.2

Este indicador muestra un avance de 81%, valor menor a la meta. La unidad responsable no definió un valor de línea base. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (El número total de solicitudes atendidas) y la variable 2 (El número total de solicitudes recibidas) que fueron 1104 y 1357 respectivamente a diciembre de 2020.

Indicador de Componente 2

Este indicador muestra un avance de 34%, inferior a la meta y a su línea base. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (El número total de programas realizados) y la variable 2 (El número total de programados) que fueron 224 y 658 respectivamente a diciembre de 2020.

Indicador de Actividad 2.1

Este indicador muestra un avance de 152%, superior a la meta y a la línea base, en el IARPP se reportó un avance al 100%. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Porcentaje de avance realizado del programa de delimitación de carriles) y la variable 2 (Porcentaje de la meta del programa de delimitación de carriles) cuyos valores fueron 384,271.98 y 253,112.01 respectivamente a diciembre de 2020. Es relevante señalar que las variables se definieron nombraron porcentajes, pero sus valores corresponden a cantidades ejecutadas y planeadas de metros de delimitación de carriles.

Indicador de Actividad 2.2

Este indicador muestra un avance de 131%, superior a la meta, pero no se asignó valor de línea base, en el IARPP se reportó un avance al 100%. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Porcentaje de avance realizado del programa de bacheo) y la variable 2 (Porcentaje de la meta del programa de bacheos) que fueron 420,320.28 y 320,833.33 respectivamente a diciembre de 2020. Nuevamente, es relevante señalar que las variables se nombraron porcentajes, pero sus valores corresponden a cantidades ejecutadas y planeadas de metros cuadrados de bacheo.

Tabla 34. Avance físico 2020 y 2019 de los indicadores del programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras.

Nivel	Indicador	Valor de línea base (2019)	Meta 2020	Avance 2020
Fin	Porcentaje de obras entregadas satisfactoriamente.	0	100%	100%
Propósito	Juntas vecinales para el Uso, cuidado y aprovechamiento de la obra.	0	100%	100%
Componente 1	Registro de peticiones ciudadanas.	0	100%	100%
Actividad 1.1	Minutas de juntas de vecinos.	0	100%	100%
Actividad 1.2	Registro de respuestas a todas las propuestas ciudadanas recibida por CIAC.	0	100%	100%
Componente 2	Promoción de obras en proceso de construcción.	0	100%	100%
Actividad 2.1	Programa de obras públicas proyectadas realizado.	N/A	1	1
Actividad 2.2	Firma de Acta de Entrega-Recepción de la obra por parte del comité vecinal.	0	100%	100%

Fuente: Municipio de Monterrey (2020). Los avances y las metas tienen como fuente la Matriz de Seguimiento de Cumplimiento de Metas, que es pública, mientras que los valores que respaldan estos avances tienen como fuente la Tabla Maestra de Indicadores, que es interna.

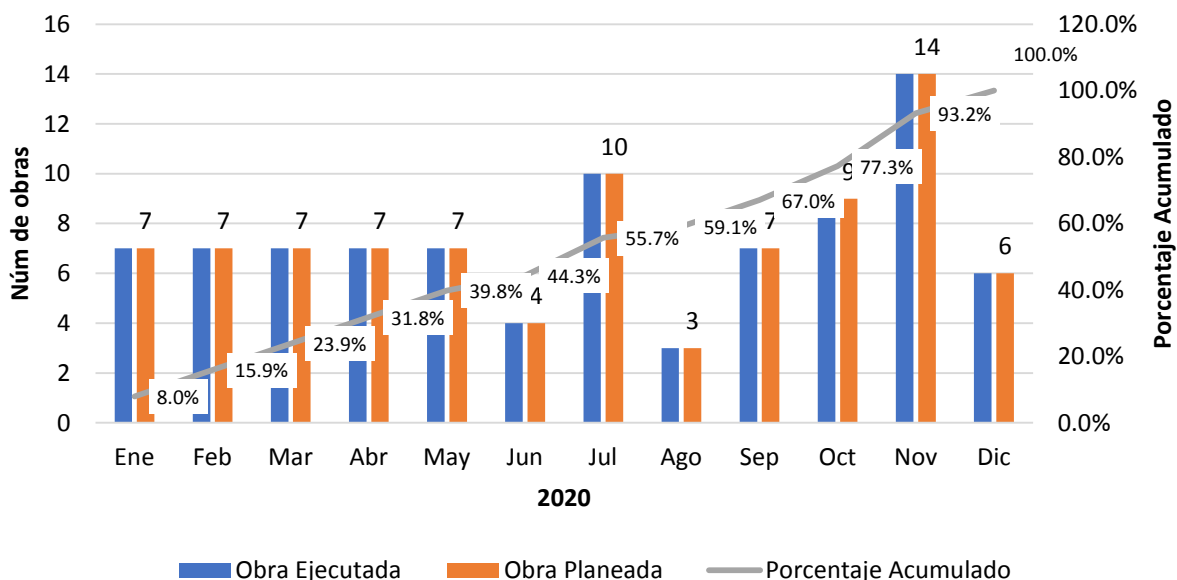
Con base en la tabla 34, formulada a partir del Informe de Avance de Resultados de Programas Presupuestarios, enero - diciembre 2020; Matriz de Seguimiento de Cumplimiento de Metas, que es pública, mientras que los valores que respaldan estos avances tienen como fuente la Tabla Maestra de Indicadores, que es interna; se derivan los siguientes hallazgos:

Indicador de Fin

Este indicador muestra un avance de 100%, igual a la meta anual y de trienio, valor mayor a la línea base, y se calcula con base en la división y posterior multiplicación por 100 de la variable 1 (Obras terminadas y entregadas con expediente firmado) y la variable 2 (Total obras terminadas) que fueron 88 y 88 respectivamente a diciembre de 2020. Cabe hacer mención que el archivo denominado *Listado de obras 2020*, entregado por la Unidad Responsable, registra 55 obras, a su vez, el Programa Operativo Anual 2020 indica 40 contratos a realizar en 2020; en el formato *NLA95FXXVIII Las concesiones, contratos, convenios, permisos, licencias o autorizaciones otorgadas*, se reportan 77 contratos. Finalmente, los registros mensuales de la Tabla Maestra de Indicadores mantienen la misma cantidad de obras entregadas con expediente firmado y total de obras terminadas, es decir, no hay variaciones.

El comportamiento entre lo planeado y lo ejecutado en cada mes, no presenta variación alguna, es de señalar que la curva de porcentaje acumulado no presenta su forma de curva “S”. La curva “S” represente un inicio lento de los proyectos, un periodo acelerado y un tercer periodo lento para llegar al 100% del proyecto. E este caso la curva tiene una pendiente constante.

Gráfica 6. Registro mensual acumulado de obras entregadas satisfactoriamente, 2020.



Fuente: Municipio de Monterrey (2020). Reporte Tabla Maestra de Indicadores, 2020..

Es necesario subrayar que la meta a nivel de Fin se establece como 100% de obras entregadas satisfactoriamente. Dado que el Fin de la MIR es un nivel estratégico, esta meta es más adecuada a nivel de gestión en componente o actividad. Así mismo, la valoración “entregadas satisfactoriamente” no hace referencia al ciudadano en ninguna de las variables utilizadas.

Indicador de Propósito

Este indicador muestra un avance de 100%, igual a la meta anual y de trienio, su línea base establece en cero., su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 ((Número de actas de juntas vecinales) y la variable 2 (Total de número de obras terminadas) que fueron 110 y 110 respectivamente a diciembre de 2020. La Tabla Maestra de indicadores no precisa si los valores de la variable incluye actas de reuniones que pertenezcan a ejercicios anteriores, pues como se hace ver en el indicador de Fin, las fuentes de información no concuerdan. Al comparar los datos entre número Total de obras terminadas de Fin y número de actas vecinales de Propósito, los meses de abril y mayo tienen una diferencia de 11, por lo que no concuerdan entre cifras. Este indicador no es útil ni claro como un indicador de resultados.

Indicador de Componente 1

Este indicador muestra un avance de 100%, igual a la meta y a su línea base, su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 ((Número de peticiones de ciudadanos con factibilidad técnica y económica) y la variable 2 (Total de número de obras por realizarse) que fueron 144 y 144 respectivamente a diciembre de 2020. Es importante señalar que las variables de este indicador son diferentes, por lo que su comparación es una tasa y no un porcentaje. Ahora bien, los registros de la Tabla Maestra de Indicadores, presenta mensualmente

el mismo número de obras a realizarse que de peticiones de ciudadanos con factibilidad técnica y económica.

Indicador de Actividad 1.1

Este indicador muestra un avance de 100%, igual a la meta anual y de trienio, su línea base se definió como cero. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Número de obras con reuniones de trabajo implementadas) y la variable 2 (Total de número de obras por realizarse) que fueron 331 y 331 respectivamente a diciembre de 2020. Nuevamente, los registros mensuales de las variables son iguales, empero, no se cuenta con registros documentales que sustenten los 331 registros de cada variable.

Indicador de Actividad 1.2

Este indicador muestra un avance de 100%, igual a la meta anual y de trienio; su línea base se definió como cero, su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Número de peticiones, solicitudes o propuestas recibidas por medio del CIAC, que han sido respondidas al ciudadano) y la variable 2 (Total de peticiones recibidas por el CIAC) que fueron 68 y 68 respectivamente a diciembre de 2020. Relevante es mencionar que, los registros mensuales de las variables son iguales, empero, no se cuenta con registros documentales que sustenten los 68 registros de cada variable.

Indicador de Componente 2

Este indicador muestra un avance de 100%, igual a la meta anual y de trienio; su línea base se definió como cero, su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la variable 1 (Número de obras con promoción y difusión) y la variable 2 (Total de número de obras en ejecución) que fueron 635 y 635 respectivamente a diciembre de 2020. En esta evaluación, de acuerdo a los registros en la Tabla Maestra de Indicadores, los valores de las variables son los mismos, es decir, la promoción de obras es igual para el número de obras en ejecución, empero los registros de obras en ejecutadas en 2020, suman 73, lo cual o concuerda con los avances de este indicador.

Indicador de Actividad 2.1

Este indicador muestra un avance de 1, igual a la meta anual y de trienio, pero no se definió un valor de línea base, su cálculo se realiza con la división de la variable 1 (Programa de obras públicas proyectadas realizado) y la variable 2 (Proyecto de Programa de obras públicas) que fueron 279 y 279 respectivamente a diciembre de 2020. La definición de indicador especifica que “mostrará el cumplimiento en la elaboración del programa de obras públicas proyectadas”, y de acuerdo con el procedimiento *P-SOP-POC-01 Planeación y licitación de obra pública*, la elaboración de programa no define el momento o etapa en que la SOP cuenta con un programa de obras públicas, por lo que el indicador pese a que señala como medio de verificación la publicación del programa de obra no se cuenta con ello en el Portal Oficial del Municipio.

Indicador de Actividad 2.2

Este indicador muestra un avance de 100%, igual a la meta anual y de trienio; su línea base se definió como cero. Su cálculo se realiza con la división y posterior multiplicación por 100, de la

variable 1 (Actas de obra firmada de aceptación y recepción de vecinos) y la variable 2 (Total de obras entregadas) que fueron 88 y 88 respectivamente a 2020.

Análisis transversal

Luego de la evaluación al avance de los indicadores tanto de gestión como estratégicos, es preciso señalar para los tres programas, los medios de verificación de los indicadores no son públicos o de fácil acceso, por lo cual se acudió a los documentos proporcionados por Contraloría Municipal. En sus registros se detectaron diversos incumplimientos que se enuncian a continuación.

- El diseño de indicadores no sigue los *Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología de Marco Lógico*, emitidos por el Consejo Nacional de Armonización Contable, que son de observancia obligatoria para los municipios.
- El nombre de indicador, su definición de indicador, definición de variable, unidades de la variable, método de cálculo, sentido del indicador, meta, valor de línea base, medio de verificación, presentan discrepancias entre sí, en los diversos indicadores que así se señaló.
- Las periodicidades de cálculo para los indicadores no se apegan a las recomendaciones hechas en sus cursos de Presupuesto Basado en Resultados.
- Las metas se calculan, según lo señalado, con métodos diferentes a los definidos en sus fichas técnicas de indicador.
- Los registros de valores para las variables de indicador que se muestran en la Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de Metas y el documento de seguimiento a Indicadores del Plan Municipal de Desarrollo 2019 -- 2021 presentan inconsistencias de información entre sí para los indicadores que se monitorean tales documentos.
- Las metas que se establecen no tienen controles para su modificación. Si bien estas pueden cambiar en función de la disponibilidad presupuestal o circunstancias sociales o de salud, no se encuentra justificaciones de ello.
- Las metas muestran una deficiencia en su planeación, pues se muestran metas logradas superiores al 100%. Las metas del trienio son confundidas con las metas anuales, se reportan metas que se alcanzan o se superan antes de concluir el ejercicio.
- Se establecen líneas base con valor cero o no se asigna un valor; sin expresar alguna justificación en su diagnóstico o ficha de indicadores.
- Los avances de las metas carecen de una vinculación con el presupuesto ejercido, por lo que resulta limitada la evaluación de los avances de indicador, en una comparación de logros y presupuesto.
- Se detecta la falta de controles para la generación, procesamiento, depuración y reporte de información de avance de indicadores. Lo anterior, dadas las discrepancias entre archivos de indicadores, y al interior de estos, principalmente en la Tabla Maestra de Indicadores.

25. ¿Cómo los resultados a nivel Fin y Propósito de los programas podrían mantenerse al término o ausencia de éstos?

La sostenibilidad de los beneficios que generan los programas de esta evaluación deriva de bienes o servicios públicos, que se caracterizan por ser accesibles para cualquier persona sin restricción por lo que es el Estado el encargado de proveerlos. Los bienes públicos tienen tres características fundamentales: son consumidos de forma colectiva, no se puede excluir a un individuo o sector de la población para su consumo y no existe rivalidad en su consumo, es decir, puede consumirse por un número ilimitado de personas sin que se afecte el acceso (SHCP, 2021). Bajo estos preceptos, el mercado carece de interés en producirlos.

El mantenimiento vial tanto en señalamiento, semáforos y cultura vial, como para el mantenimiento de la superficie de rodamiento en las calles y vialidades del Municipio depende del financiamiento con recursos públicos. Los bienes en que se aplican las acciones del programa están sometidos a desgaste por uso, por factores climáticos como viento y agua que causan corrosión, las superficies de rodamiento, además reciben las cargas del transporte constantemente hasta que fallan por fatiga de materiales. Si bien la vida útil de los semáforos varía entre 8 y 12 años¹⁹, la de los pavimentos entre 15 y 20 años²⁰, las edificaciones entre 30 y 40 años²¹, estas requieren un mantenimiento para ofrecer su servicio.

Por lo anterior, si se suspenden temporal o totalmente los programas de mantenimiento a la infraestructura vial, donde se considera señalética, semáforos, reingeniería de cruces superficie de rodamiento, el mal estado o funcionamiento de ellos sería notorio con efectos como el congestionamiento vial, aumento de accidentes, la mala imagen de la ciudad, y la molestia del ciudadano.

Como parte de una estrategia, la educación vial es un aliado importante en disminuir los accidentes viales. No solo el desarrollo de vialidades seguras, el usuario es una causa determinante en accidentes de tránsito. Su educación y concientización es relevante para disminuir los accidentes y en consecuencia el número de personas lesionadas y fallecidas en hechos de tránsito.

Igualmente, los resultados del desarrollo de infraestructuras para la movilidad, el desarrollo social y crecimiento económico, ante un escenario de reducción o suspensión de su financiamiento, se pueden mantener durante un plazo corto, pues mantener la competitividad de una ciudad, de un Estado, requiere del desarrollo de nuevas infraestructuras sostenibles, resilientes, inclusivas y seguros.

La obra pública, agrupa los productos de los programas CMC y PPSOP, son factor indispensable para el crecimiento de la economía en su conjunto. La obra pública, y la industria de la

¹⁹ Dato consultado en sitio web de TRAFICTEC S.A. de C.V., <https://www.trafictec.com/>.

²⁰ Diversos boletines del Instituto Mexicano del Transporte, <https://imt.mx/>.

²¹ Federación de Colegios de Valuadores de México, <https://fecoval.org>.

construcción, de acuerdo con Mathelín Leyva, es un detonante de la por la demanda de otros sectores comerciales e industriales encargados de la producción de materiales de construcción, de sus suministros de agregados e insumos, tales como artículos, productos y materiales para los acabados, el transporte de carga y la generación de empleos por la demanda de mano de obra y servicios profesionales y tecnológicos que se requieren, para su desarrollo.

Los trabajos de supervisión que realiza el programa son un mecanismo para asegurar la calidad de la obra pública, por lo que los resultados, la obras, mantienen su integridad de acuerdo con los periodos definidos en el proyecto. Durante la entrevista sostenida con personal de la Unidad Responsable, se informó que la SOP ha sido muy cuidadosa en el trabajo de supervisión, en el control de los contratistas y que no han tenido que ejecutar ninguna garantía por vicios ocultos en la construcción, es decir, los contratistas cumplen las especificaciones contractuales.

Nuevo León ha tenido los mejores valores de producción por Entidad Federativa según tipo de obra de acuerdo con los indicadores de empresas constructoras, basado en la Encuesta Nacional de Empresas Constructoras (ENEC), del INEGI, en 2020 y 2021. Monterrey es un polo de desarrollo en el que residen industrias y oficinas corporativas de algunas de las empresas nacionales e internacionales más importantes.

En una proyección de futuro, en la cual se reduce o suspende el fondeo de programas como Movilidad, CMC y PPSOP, sus resultados pueden mantener por un periodo un corto sus resultados, pero, las consecuencias para la población serían una regresión con pérdida de competitividad y atractivo económico.

f) Rendición de cuentas y transparencia.

26. ¿Qué mecanismos de transparencia y rendición de cuentas implementan los programas? ¿cuentan con las siguientes características?
- a) Las ROP o documento normativo están actualizados y son públicos, esto es, disponibles en la página electrónica.
 - b) Los resultados principales del programa, así como la información para monitorear su desempeño, están actualizados y son públicos, son difundidos en la página.
 - c) Se cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información acorde a lo establecido en la normatividad aplicable.
 - d) La Dependencia o Entidad que opera el programa propicia la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas y a su vez genera las condiciones que permitan que ésta permee en los términos que señala la normatividad aplicable.

Movilidad

En el Segundo Informe de Gobierno se reportan las acciones del programa presentan información de acciones que se pueden asociar a los componentes de los programas, tales como la modernización de 120 cruceros semaforizados, más 3,800 señalamientos verticales y horizontales instalados o rehabilitados, 858 pláticas de cultura vial; sin hacer mención explícita del mismo.

Construcción y Mantenimiento de Calles

El informe de gobierno correspondiente al ejercicio 2020, se reportan las acciones del programa presentan información de acciones que se pueden asociar a los componentes de los programas, tales como la recepción de más de 4 mil 400 solicitudes de bacheo mediante la aplicación “Reporta Monterrey”. La rehabilitación de 2.5 millones de metros cuadrados de superficie de rodamiento con una inversión de 123 millones de pesos.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

El informe de gobierno correspondiente al ejercicio 2020, se reportan diversas obras públicas realizadas en materia de drenaje pluvial, incremento de la capacidad vial, avenidas y pasos a desnivel, creación de espacios abiertos para el deporte.

Análisis transversal

De acuerdo con la información proporcionada en diagnóstico, matriz de indicadores, y documentos de consulta pública, los programas Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles, y Promoción y Supervisión de Obras Públicas, no fueron diseñados para incorporar reglas de operación, pues su enfoque es la prestación de un servicio público o el desarrollo proyectos de inversión.

Al revisar los Informes de Gobierno²² que se rinden al Ayuntamiento en el mes de septiembre de cada año, se encuentra que el Primer y Segundo Informe de Gobierno se mencionan las acciones efectuadas, sin dar referencia del programa a que corresponde. Cabe señalar que los resultados de los programas no son mencionados en el informe, es decir, los beneficios que obtiene la población con la implementación de las diversas acciones de gobierno, con excepción de las auditorías viales que, según Informe, luego de las Auditorías de Seguridad Vial en 23 intersecciones se redujo 66% la cantidad de Hechos de Tránsito. En la Gestión por Resultados, usar la información de resultados, uno de los cinco principios en los que se sostiene este modelo de cultura organizacional, permite realizar el aprendizaje administrativo y la toma de decisiones, así como para la información y rendición de cuentas. Un Informe de Gobierno orientado a resultados sería proactivo y benéfico en la Administración Municipal.

Es importante mencionar que los programas presupuestarios cuentan con manuales documentados y publicados²³; de igual modo, las Matrices de Indicadores (MIR) para resultados de estos programas²⁴ y los resultados de indicadores²⁵ están disponibles para su consulta por el público en el Portal Oficial del Municipio.

Para garantizar el acceso a la información pública, el Municipio cuenta con el procedimiento “P-CMU-TRA-02 - Solicitudes de Acceso a la Información Pública” a cargo de la Dirección de Transparencia de la Contraloría, pero que es aplicable a los Sujetos Obligados del Municipio de

²² Disponible en <http://portal.monterrey.gob.mx/transparencia/informes.html>

²³ <http://portal.monterrey.gob.mx/transparencia/manualesadm.html>.

²⁴ http://www.monterrey.gob.mx/transparencia/Oficial/Index_PPOA.asp

²⁵ http://www.monterrey.gob.mx/transparencia/Oficial/Index_Sistema_cumplimiento_de_metas.asp

Monterrey. Aunado a ello, cada Secretaría cuenta con un Enlace de transparencia para atender las solicitudes de información.

La Administración Municipal de Monterrey cuenta con diferentes medios para facilitar la participación ciudadana con base en la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Nuevo León. Pues, un gobierno abierto tiene como uno de sus fundamentos a la participación ciudadana, que interviene en la formulación, ejecución y evaluación de políticas y programas públicos. En esta evaluación, se ha visto en los manuales de las Unidades Administrativas responsables, sus procesos inician con la solicitud ciudadana, sin embargo, no es una forma de participación ciudadana normada. Estos manuales definen un canal de atención e información ciudadana sobre el resultado de la petición.

El Centro de Integración y Atención Ciudadana CIAC brinda atención a las solicitudes ciudadanas y las gestiona hacia cada una de las Unidades Administrativas para su debido desahogo. Aunado a ello, la sociedad organizada de Monterrey también actúa para respaldar la participación ciudadana. El Centro de Integración Ciudadana, A.C. cuenta con la plataforma digital <https://reportar.cic.mx/> para recibir los reportes ciudadanos y canalizarlos para su atención y respuesta.

Un canal de participación ciudadana, reconocido en la Ley de Participación Ciudadana del Estado de Nuevo León, es la Contraloría Social. Los responsables del programa PPSOP, informaron en entrevista que cada obra cuenta con su Comité de Contraloría Social de Obra Pública (COCOSOP), integrada por vecinos y beneficiarios de la obra, así como la entrega social, a fin de verificar uso de recursos públicos y la calidad del proyecto.

Una buena práctica resultaría la difusión de resultados de la participación ciudadana en cualquiera de sus modalidades.

V. Percepción de la población o área de enfoque atendida.

27. Si los programas cuentan con instrumentos para medir el grado de satisfacción de su población o área de enfoque atendida ¿cuál es la percepción de la población atendida respecto a cada programa?

Movilidad

El personal de la Secretaría de Infraestructura Vial indicó en entrevista que no se cuenta con un instrumento que recabe datos sobre el grado de satisfacción de la población.

Construcción y Mantenimiento de Calles

El personal de la Secretaría de Infraestructura Vial indicó en entrevista que se cuenta con una aplicación de telefonía celular denominada “Reporta Monterrey” que permite reportar con datos de geolocalización, baches y luminarias descompuestos. La interfaz permite dar seguimiento al usuario informándole que su reporte ha sido atendido, pero aún no se cuenta con un módulo para medir la satisfacción del ciudadano usuario.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

El personal de la Secretaría de Obras Públicas indicó en entrevista que no se cuenta con un instrumento que recabe datos sobre el grado de satisfacción de la población o área de enfoque. Si bien se informó que en el proceso de entrega recepción el acta correspondiente cuenta con la firma de aceptación del o de los representantes de vecinos o beneficiarios, la Dependencia no indica los términos sobre los que firma el documento por parte de los ciudadanos. De igual modo, no se cuenta con una sistematización de esta información a fin de medir la satisfacción de los ciudadanos con la ejecución de la obra pública.

Análisis transversal

Calidad, es un concepto que en sus inicios estaba ligado a las especificaciones del producto. Una interpretación puramente industrial que limita la aplicación hacia los servicios. Hoy en día los consumidores valoran tanto el producto como la forma de obtenerlo, desde su producción hasta que llega a sus manos, esto es el servicio.

Para asegurar la calidad del servicio, debe conocerse concretamente las partes que lo forman y determinar los compromisos que se imponen en cada una de sus partes. Esos compromisos concretos se traducen en las “Cartas de Servicios” (*citizen charters*), creadas en la Administración Pública Británica como una declaración oficial de calidad en los servicios deben recibir del gobierno local o nacional

Se identifica como una buena práctica de la Comunidad de Madrid, que las especificaciones de calidad de los servicios se determinen con compromisos en las Cartas de Servicios además de comprobar su cumplimiento con indicadores, propiamente de calidad.

La importancia de medir la satisfacción del ciudadano para la Administración Pública redundan en confianza. Además, los ciudadanos son sujetos pasivos de las potestades que ejerce la Administración. A su vez, son consumidores de los servicios que ofrece y presta (Dirección General de Calidad de los Servicios, 1999). Una vez que el servicio cumple la calidad esperada, se genera satisfacción, y la satisfacción llevará a la confianza.

Toda vez que la Administración Pública decide evaluar la calidad, debe diferenciar entre la calidad programada, la esperada y la percibida, de modo que se tenga una perspectiva integral del servicio proporcionado u ofrecido al ciudadano.

De este modo, la satisfacción del ciudadano es, en el caso de la Administración Pública, un área de resultados clave. Por tanto, la correcta identificación y análisis de las necesidades y expectativa será la fuente de información sobre la cual se diseñen los servicios. Ahora bien, en el caso de los programas sujetos de esta evaluación ofrecen servicios clave para el desarrollo de Monterrey. Vialidad, Movilidad, Desarrollo Social y Económico, son un medio para alcanzar objetivos superiores en beneficio de la población. De ahí que se mida la satisfacción del usuario y se oriente hacia él los resultados.

Mediante aplicaciones digitales, la medición de la satisfacción del ciudadano usuario ha bajado sus costos, donde se considera su análisis e interpretación. Con ello se fortalece la toma de

decisiones por parte de los directivos, estrategias de planeación y del propio ayuntamiento para reorientar los esfuerzos gubernamentales en pro de la población.

VI. Resultados.

28. ¿En qué sentido la información generada en las etapas de los programas permite medir los efectos netos o resultados a largo plazo de estos en la población o área de enfoque beneficiaria? En caso de sí, ¿cuáles son estos?

Movilidad

El programa Movilidad, no cuenta con indicadores cualitativos o cuantitativos que le permitan medir los resultados del programa a largo plazo estos en la población o área de enfoque beneficiaria.

Si bien cuentan con sistemas control administrativo de adquisiciones, contratos y pagos; cada Unidad Responsable, al Interior de la Secretaría de Seguridad Pública, administra por separado los registros de sus actividades y componentes, tal como se comentó en la entrevista que se desarrolló con el personal responsable del programa. Empero, no hay seguimiento a los resultados del programa, con excepción de la medición de la reducción de Hechos de Tránsito y la cantidad de lesionados producto de dichos eventos. Debe contemplarse que según el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020²⁶, en su Pilar 1: Gestión de la seguridad vial, la actividad 6, pide a los Estados Miembros, establecer sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuas, para medir y seguir de cerca: los accidentes de tránsito y las defunciones y traumatismos causados por ellos; los resultados intermedios, tales como la velocidad media o las tasas de utilización del casco y del cinturón de seguridad, etc.; los resultados de las intervenciones en materia de seguridad vial; el impacto económico de los traumatismos causados por el tránsito; la exposición a los traumatismos causados por el tránsito.

Construcción y Mantenimiento de Calles

El programa Construcción y Mantenimiento de Calles, tal como se ha documentado no cuenta con indicadores cualitativos o cuantitativos que le permitan medir los resultados del programa a largo plazo estos en la población o área de enfoque beneficiaria.

Si bien cuenta con manuales y procedimientos para la correcta administración del ejercicio del gasto, estos documentos no consideran el manejo de datos e información para medir los resultados de los programas.

Una de las principales directrices de acción son las denuncias ciudadanas mediante el SIAC, llamadas telefónicas al 072 y llamada telefónica y queja directa en las oficinas de Secretaría de

²⁶ Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, Organización Mundial de la Salud, Disponible en https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf.

Infraestructura Vial, y desde julio de 2020, la aplicación “Reporta Monterrey”, que permite a la ciudadanía reportar un bache o luminario inoperante, adjuntar fotografías o video, junto con la geolocalización del desperfecto, y de acuerdo a su página, permite en todo momento la visualización del estatus del reporte realizado.

Durante la entrevista sostenida con personal de la Secretaría de Infraestructura Vial, se constató que no se cuenta con un índice de satisfacción de la ciudadanía, la cual es una fuente de retroalimentación hacia las acciones de gobierno. Además de la satisfacción del ciudadano usuario, las acciones de bacheo y pintado de carriles, agilizan el tránsito en las vialidades, además de disminuyen los daños en los vehículos (llantas, escape, rines, carrocerías, y suspensión) que afecten la economía de los ciudadanos, así como mejora la imagen urbana de la ciudad.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

El programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, no cuenta con indicadores cualitativos o cuantitativos que le permitan medir los resultados del programa a largo plazo estos en la población o área de enfoque beneficiaria.

El desarrollo de infraestructura cualquiera que sea su vocación (hidráulica, urbana, básica, educativa, por mencionar algunas), genera incremento de la competitividad de la ciudad, crecimiento económico,

Uno de los efectos deseables a largo plazo para una Administración Municipal, es conservar en el tiempo la competitividad de sus ciudades, este concepto refiere a la capacidad de las ciudades mexicanas para generar, atraer y retener talento e inversiones. Eso, se traduce en empleo y desarrollo económico de los habitantes de las ciudades.

Las inversiones físicas que realiza un gobierno tienen un fin superior, un objetivo más allá de resolver la necesidad actual, uno que, al resolver dicha necesidad, en el futuro permita romper círculos de pobreza, regresiones o estancamientos en el desarrollo.

Análisis transversal

Los tres programas analizados, cuentan con manuales de procedimientos que les permiten administrar dentro del marco legal, el ejercicio del gasto. Sin embargo, durante su ejecución se generan diversos datos que aún no son aprovechados por las Unidades Responsables para medir los resultados o efectos netos del programa. Esta medición trata de un ejercicio en el cual se plantea una hipótesis sobre un efecto positivo producido del programa en la población o área de enfoque y al cual se le pueda dar seguimiento en el largo plazo, mayor a 3 años. Por su puesto, su seguimiento será más eficiente al hacerlo con los indicadores pertinentes.

29. ¿Los programas documentan sus resultados con hallazgos de estudios o evaluaciones de impacto o de otro tipo? En caso de que los programas cuenten con estas evaluaciones, ¿cuáles son los resultados reportados en esas evaluaciones?, ¿cuentan con las siguientes características?
- a) Se compara la situación de población o área de enfoque atendida en al menos dos puntos en el tiempo, antes y después de otorgado el apoyo.
 - b) La metodología utilizada permite identificar algún tipo de relación entre la situación actual de la población o área de enfoque atendida y la intervención del programa.
 - c) Dados los objetivos del Programa, la elección de los indicadores utilizados para medir los resultados se refiere al Fin y Propósito y/o características directamente relacionadas con ellos.
 - d) La selección de la muestra utilizada garantiza la representatividad de los resultados entre la población o área de enfoque atendida.

De acuerdo con la información disponible en el Portal Oficial del Municipio se encontró que ninguno de los tres programas ha sido evaluado en ejercicios anteriores. Los resultados de los programas únicamente están documentados en los registros de avance de indicadores esto es la Tabla Maestra de Indicadores, la Matriz de Seguimiento de Cumplimiento de Metas y los indicadores del PMD. Con excepción del programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas se evaluó de forma indirecta a través de los procesos de obra pública aplicables a los fondos de PROAGUA, FORTASEG y FORTAMUN en 2020. Dado el enfoque de esta esta evaluación, no se cuenta con resultados que verifiquen la situación de la población antes y después del programa. A su vez, cuenta con resultados sobre el desempeño de los fondos con base en la evaluación de los indicadores de la MIR.

La evaluación es una herramienta que proporciona al sector público una información fundamental para la mejora de la acción pública y la rendición de cuentas. Monterrey se encuentra entre los municipios que más han apostado por la evaluación para mejorar el actuar de los en públicos.

Ante un escenario cambiante por factores económicos y de salud pública, una debilitada situación fiscal, resulta una imperiosa necesidad aplicar con eficiencia los recursos públicos.

Los resultados de la evaluación permitirán focalizar los esfuerzos de la Administración sobre un población o área de enfoque que realmente necesita de la intervención gubernamental, optimizará los recursos sin adquisiciones innecesarias, conocer cuáles son los componentes que le brindan mejores resultados a la población entre muchas otras situaciones.

Otra forma de enriquecer los programas públicos es la ejecución de la práctica denominada *benchmarking* (Espinoza, R., 2018) La Unidad Responsable de implementar un programa o política, debe investigar si otros municipios del país, o de otra nacionalidad, han implementado un programa semejante y documentar sus fortalezas y debilidades, con la finalidad de adoptar las mejores prácticas y diseñar mecanismos de prevención ante las fallas o resultados negativos detectados.

VII. Enfoques transversales.

30. ¿Qué contribución tienen los programas a la política pública municipal que interviene en un problema público en común?

El Plan Municipal de Desarrollo, como lo define el artículo 152 de la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León “es el instrumento que permite ordenar las políticas mediante la definición de objetivos, estrategias, metas y acciones concretas”.

Es así como Monterrey cuenta con su Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, al cual se alinean o vinculan los programas presupuestarios, y en él se buscan, principalmente, la política pública municipal con la que se atiende un problema o necesidad en común.

Movilidad

Si bien, el programa Movilidad, con los datos de su diagnóstico 2021, no identifica contribución, similitudes o complementariedades con otros programas de la Administración Municipal. Se considera que la reforma al artículo 4, 73 y 115 Constitucional, se consagra el derecho a la Movilidad Urbana, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y el Municipio cuenta con facultades para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial.

Además, el PMD ha sido diseñado por ejes estratégicos que agrupan diversos objetivos entre los cuales se encuentra el Objetivo III.4 Mejorar las vialidades y la movilidad como promotoras del desarrollo, de modo que los programas derivados de estos objetivos y sus líneas de acción se consideran complementarios.

Es así como el Programa Movilidad, actúa de manera complementaria con programas de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad para desarrollar vialidades y movilidad promotora de desarrollo, que es una política pública municipal.

Construcción y Mantenimiento de Calles

Al tomar como referencia el diagnóstico del Programa Construcción y Mantenimiento de Calles (CMC), su apartado de Análisis de Similitudes o complementariedades, el programa no reconoce el trabajo transversal que realiza con otros programas presupuestarios o en conjunto con alguno de los Ejes rectores del PMD.

Por ello, es importante exponer que las acciones del programa, mencionadas como bacheo y recarpeteado durante la entrevista sostenida con personal responsable del programa, logran efectos positivos como la mejoría en la imagen urbana, facilidad en el desplazamiento de vehículos, evitan accidentes, aumentan la confianza ciudadana en sus autoridades.

Al reconocer sus productos y efectos, es posible encontrar que el programa CMC contribuye al logro de la política municipal de movilidad, definida en su Objetivo III.4. Mejorar las vialidades y la movilidad como promotoras del desarrollo, 4.1.5. Contribuir a agilizar la movilidad vehicular en las vías principales del Municipio de Monterrey.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

El diagnóstico del programa **Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas**, PPSOP, carece de información relativa a las complementariedades y similitudes que tiene con otros programas municipales derivados del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, por lo que la Unidad Responsable no identificó contribución alguna a otra política pública municipal.

Análisis transversal

Los tres programas evaluados realizan una contribución importante al desarrollo de una política de movilidad urbana con estrategias complementarias, no se identifica un problema común sino la atención a una necesidad. Mientras Movilidad se enfoca en el cuidado y modernización de señalamientos horizontales y verticales, así como de impulsar una cultura vial con Pláticas y operativos viales; CMC, brinda un estado de conservación a las superficies de rodamiento para garantizar un desplazamiento seguro a los conductores de todo tipo de vehículos así como a los peatones; A su vez, PPSOP desarrolla todo tipo de infraestructuras, construye y renueva vialidades, desarrolla una red de infraestructura vial para reducir la contaminación, facilitar el desplazamiento de personas y sus mercancías. Es por ello por lo que se considera que los tres programas contribuyen al desarrollo de una movilidad urbana segura. A demás, PPSOP, introduce servicios básicos en colonias y comunidades con lo cual se combate a la pobreza y rezago social con lo cual contribuye a garantizar el derecho al agua, acceso a la energía eléctrica; con las obras de drenaje pluvial, rampas en banquetas, puentes elevados, construcciones de infraestructura para la movilidad, entre otras se garantiza el derecho humano a la ciudad. Con las vialidades seguras, se garantiza el acceso a los servicios de educación y salud.

De los tres programas, Promoción, Planeación y Supervisión de Obra Pública, garantiza el goce de diversos derechos humanos en el Municipio. La amplia gama de construcciones y edificaciones a cargo de la Unidad Responsable conlleva a que la población residente y flotante pueda tener salud, educación, y trabajo.

31. ¿Cómo los programas implementan acciones para promover, respetar, proteger o garantizar uno o varios derechos humanos a la población o área de enfoque atendida?

Dentro del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, el gobierno municipal de Monterrey no establece acciones para promover, respetar, proteger o garantizar uno o varios derechos humanos de manera directa, sin embargo, a través de la alineación del PMD y los programas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible es realizan acciones para garantizar los derechos humanos de manera indirecta.

Por otra parte, es importante mencionar que los programas evaluados impactan de manera directa la movilidad urbana de las personas y por consecuencia se alinean al artículo 4 constitucional el cual establece que “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

Movilidad

El derecho a la movilidad de manera general se refiere al “libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”. Este derecho se relaciona con las muchas necesidades básicas como la alimentación, la salud, al trabajo, educación, medio ambiente sano. Las personas deben desplazarse desde sus lugares de residencia hacia los centros donde se podrían satisfacer sus necesidades.

Es por lo que el Estado asume la obligación de proporcionar mecanismos y medios idóneos para garantizar el goce del derecho humano al libre tránsito a través de distintos medios de transporte eficientes, respetuosos con el ambiente, seguros, inclusivos.

El derecho a la movilidad ha sido reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 4, a su vez, los municipios tienen facultad para formular planes en materia de movilidad y seguridad vial. De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2012) “la seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y salud de las personas”.

En concordancia, el H. Congreso del Estado de Nuevo León, tuvo a bien reformar la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, que establece para los municipios la obligatoriedad de “Garantizar que las vías públicas y espacio público de su jurisdicción proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen”.

La Administración Municipal de Monterrey cumple la garantía del derecho humano a la Movilidad urbana y sostenible en su vertiente de seguridad vial, con el Programa presupuestario Movilidad mediante la adecuación de intersecciones, mantenimiento y renovación de señalamientos y semáforos, y la promoción de la cultura vial en escuelas y empresas.

Con ello el Municipio de Monterrey, apoya a las familias para acudir a sus centros de trabajo educativos, de comercio, y de salud de manera pronta y segura especialmente en tiempo de contingencia sanitaria.

Construcción y Mantenimiento de Calles

Un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) se diseña para satisfacer las necesidades de movilidad de personas y mercancías en las ciudades, con la reducción al máximo los costos sociales y ambientales del sistema de transporte (Céntrico, 2020). Entre los lineamientos de planeación para formular al PIMUS están las calles, que, de acuerdo con la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, deben “Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios”. La red de infraestructura vial, la cual conforma la mayor proporción de espacio público en las ciudades, y es la principal plataforma que sustenta la movilidad urbana.

El derecho humano a la Movilidad Sostenible no solo depende de los diversos medios de transporte que se emplean para ello. Simultáneamente requiere de la infraestructura adecuada para hacerlo. La vida útil de un pavimento flexible (concreto asfáltico) se estima de entre 10 -15

años, y la de un pavimento rígido (concreto hidráulico) entre 20 y 30 años. Sin embargo, para que se cumpla su vida útil requiere de un mantenimiento rutinario y periódico. El mantenimiento rutinario abarca acciones de bacheo y delimitación de carriles entre otros.

El desgaste normal de las vialidades tiene diversas formas de presentación, pero entre ellas la más conocida son los baches²⁷. Los baches disminuyen la velocidad de desplazamiento, se causan desgastes mayores a las capas subyacentes del pavimento lo que aumenta los costos de mantenimiento para la Administración Pública. Por su parte, se afecta a la movilidad, pues el conductor buscará evitar una calle dañada y congestionará otras vías, los conductores de no tengan esa opción, acortan la vida útil de partes mecánicas de sus autos o incluso propician el daño o desgaste de los neumáticos, lo que afecta a la economía de las personas y familias. Otro factor, es el efecto negativo en la psiquis de las personas al ver deteriorado el entorno en que vive, lo que genera molestia o desaprobación hacia el gobierno en turno.

Por ello, el Programa de Construcción y Mantenimiento de Calles, realiza el mantenimiento rutinario necesario a las calles y avenidas de su competencia para mantener una movilidad segura, y con menores emisiones de contaminantes provenientes de los vehículos automotores. De este modo, se garantiza el goce del derecho humano a la movilidad y un ambiente libre de contaminación.

Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas

Las inversiones en infraestructura urbana e infraestructura para la movilidad son las acciones de gobierno que, a partir de una buena planeación, garantizan el goce de diversos derechos humanos.

La construcción de redes de agua potable, saneamiento, tomas y descargas domiciliarias, electrificación, alumbrado público, y de redes de drenaje pluviales. Permiten a la población gozar de derecho humano al agua y saneamiento, reconocido por la ONU el 28 de julio de 2010. Se incluye en la Agenda 2030 en el ODS 6 Agua limpia y saneamiento, que en su meta 6.1 y 6.2 busca el acceso universal al agua limpia y a sistemas de saneamiento. A su vez, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reconoce el derecho de toda persona al suministro de energía eléctrica a través de una tarifa social justa, en concordancia con el ODS 7, se busca que al 2030, la población tenga acceso universal a servicios de energía asequibles, fiables y sostenibles requiere ampliar el acceso a la energía eléctrica y aumentar el uso de las renovables. Finalmente, Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Con acciones que, según su meta 11.5, se reduzca significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto, en este caso, del Municipio de Monterrey. Con ello se garantiza el derecho a la vida, a la seguridad e integridad de las personas. De manera conjunta, el

²⁷ Los baches se forman cuando la base del pavimento no puede soportar las cargas de tráfico, asociados al tráfico y los efectos del agua.

desarrollo de infraestructura para a movilidad, se garantiza el derecho a la movilidad urbana sostenible.

El programa, Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, con base en la entrevista sostenida con personal de la secretaría de Obras Públicas, es que se identifica la ejecución de obras públicas y servicios relacionados, pues la MIR del programa se enfocan a la atención de peticiones ciudadanas y a la promoción de obras, no es sino en niveles de Fin y Propósito que se integra el concepto de obra para el desarrollo social y convivencia.

No obstante, el diseño del Programa, funcionalmente la Secretaría de Obras Públicas (SOP), acorde al Reglamento de la Administración Municipal de Monterrey, le asigna las atribuciones para la planeación, proyección, construcción, conservación y modificación de obras públicas municipales.

De modo que la Administración Municipal, a través de la SOP, al general las diversas obras públicas en materia de infraestructura para la movilidad e infraestructura básica urbana otorga garantías para el goce de diversos derechos humanos.

Análisis transversal

Los tres programas evaluados, surgen de una planeación alineada con los Objetivos del Desarrollo Sostenible los cuales están basados en los Derechos Humanos reconocidos por las Naciones Unidas y en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Sus acciones promueven el goce de derechos humanos como a la Movilidad Sostenible, al Acceso al Agua Limpia y Saneamiento, el Acceso a Energías Limpias, y de manera indirecta el derecho a la Salud, a la Educación.

32. ¿Cómo contribuyen los programas al logro de metas que incidan transversalmente en dimensiones social, ambiental y económica?

Con base en las líneas de acción establecidas en el Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, los programas Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles; Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, se diseñaron de manera perpendicular, es decir, en una sola línea de acción, empero, es importante reconocer las transversalidad o colaboración con otros programas de la Administración Municipal, por ejemplo, la línea estratégica 1.2.1. tiene como objetivo “Administrar las acciones para mejorar la competitividad en los resultados de las calificaciones del IMCO”, para lo cual, la infraestructura juega un rol importante. En tanto, en la Estrategia V.8.1. es importante para el Municipio “Establecer mecanismos de seguimiento que incentiven y faciliten los accesos a las solicitudes del ciudadano de los servicios que ofrece el Gobierno Municipal de Monterrey”, en la medida que las Unidades Responsables de los programas sujetos de esta evaluación brinden una respuesta oportuna y satisfactoria a los ciudadanos, los mecanismos serán eficaces para tener un seguimiento completo e integral de la petición del ciudadano e incrementar su participación en las solicitudes de servicios municipales en la población

Ahora, con base en el estudio de vinculación de los programas con los instrumentos de planeación de los tres programas contribuyen a desarrollar y mejorar la movilidad en el Municipio de Monterrey. Pues mientras que el programa Movilidad gestiona la seguridad vial como componente de Movilidad con señalamiento horizontal y vertical, operativos de control de velocidad y alcoholimetría, así como pláticas de cultura vial; Construcción y Mantenimiento de Calles brinda el mantenimiento necesario para procurar los niveles de operación óptimos de las diferentes vialidades, pues de lo contrario se afecta la movilidad en detrimento del medio ambiente y la movilidad sostenible.

No menos importante es la colaboración transversal que realiza el PPSOP, pues desarrolla nueva infraestructura para la movilidad, o bien su renovación lo que garantiza el goce de una movilidad sostenible.

La Movilidad Sustentable beneficia simultáneamente las dimensiones social, ambiental y económica. Al facilitar diversos medios de transporte con prioridad en el desplazamiento autónomo, las personas se desplazan con mayor facilidad hacia sus centros de trabajo, educativos o de salud de manera rápida y segura; armoniza la convivencia entre peatones y conductores. En la dimensión ambiental, eficiente el tiempo de traslado de los vehículos automotores, así como dar prioridad al transporte público se reduce la cantidad de emisiones contaminantes. En economía, el impacto de una movilidad sostenible es mayor, y por ello se mencionan algunos de entre los muchos beneficios que se generan tales como: construir la infraestructura resiliente, activa la generación de empleos; una vez terminada, la optimización de rutas y tiempos de traslado reduce el gasto de bolsillo de las familias.

De este modo, es posible que las Unidades Administrativas responsables de los programas evaluados reconozcan los beneficios que tiene una política transversal de movilidad a la cual contribuyen con sus acciones. Es preciso puntualizar que en el Plan Municipal de Desarrollo 2021, las metas establecidas no pueden asociarse a los rubros social, ambiental y económico de estos programas.

Análisis FODA y hallazgos

Con base en el análisis de consistencia y resultados programas Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas del ejercicio fiscal 2020 del Municipio de Monterrey las tablas 35, 36 y 37 presentan la relación de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y las recomendaciones que corresponden a cada una.

Se entiende por Fortalezas los factores internos al programa que contribuyen a lograr los objetivos; por Oportunidades los factores externos al programa que representan una mejora potencial y pueden contribuir al logro de los objetivos; por Debilidades las carencias u obstáculos internos al programa que limitan el logro de los objetivos; y Amenazas, los factores externos al programa que en caso de ocurrir afectarían negativamente al programa y al logro de los objetivos.

Estas recomendaciones son enunciativas, y el personal responsable del programa, así como los actores involucrados pueden encontrar hallazgos adicionales que consideren pertinente transformar en recomendaciones de mejora al programa. La clasificación de estas recomendaciones es en tres tipos: 1) específicas, dirigidas al personal responsable de operar una etapa del programa en específico; 2) institucionales, dirigidas al personal de toda una Dependencia responsable de operar una o varias etapas del programa; y 3) interinstitucionales, dirigidas al personal de toda una Dependencia responsable de operar una o varias etapas del programa como también al personal de otras Dependencias Municipales responsables de operar una o varias etapas del programa.

El nivel de priorización Alto, Medio o Bajo sugerido se estima al considerar el resultado que tendría la recomendación en los objetivos de los programas, así como la factibilidad normativa y operativa de la implementación en un inmediato y corto plazo.

Tabla 35. Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y recomendaciones - Movilidad.

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
Fortalezas		
9. Programas con complementariedad, coincidencias o contradicciones.	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.	NA
25. Mantenimiento de resultados a nivel Fin y Propósito.	La movilidad del Municipio 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.	NA
31. Acciones del programa vinculadas a derechos humanos.	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.	NA
32. Contribución del programa a metas de dimensiones social, ambiental y económica.	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.	NA

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
Oportunidades		
6. Procedimiento para recolectar información socioeconómica de la población o área de enfoque.	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.	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.
9. Programas con complementariedad, coincidencias o contradicciones.	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".	02 - 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.
12. Temas por evaluar mediante instancias externas.	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.	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, 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.

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
13. Información del programa y uso en la toma de decisiones.	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.	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.
14. Estrategia de cobertura para atender a la población objetivo.	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.	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.
26. Mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.	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.	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.
	Es posible fomentar la participación ciudadana en acciones de contraloría Social o presupuesto participativo.	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.
29. Resultados documentados en	Es posible documentar los resultados del programa al usar estrategias como	08 - Específica - Media - Sustentar los resultados del programa mediante la investigación documental de las

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
estudios o evaluaciones de impacto o de otro tipo.	benchmarking o evaluaciones de impacto.	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.
Debilidades		
1. Diagnóstico del problema	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.	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.
2. Justificación teórico-empírica del programa.	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.	10 - 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.
4. Definición y cuantificación de poblaciones o áreas de enfoque.	El diagnóstico del programa hace definiciones genéricas para la población potencial, objetivo y atendida por los programas.	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.
5. Información sobre quienes reciben los apoyos del programa.	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.	12 - Específica - Alta - Identificar a su población o área de enfoque a tendida para conocer sus características. Para ello debe partir desde la definición de su Propósito con la estructura: [Población o área de enfoque] + [verbo presente]+ [Resultado logrado]. De igual modo, reformular la redacción de los componentes de acuerdo con la estructura [Producto / servicio] + [Verbo Pasado Participio] + [Complemento descriptivo] como por ejemplo "Señales y semáforos reparados a para su buen funcionamiento" o [Puesto de control vehicular] + [Operando]+ [para prevenir que personas bajo efectos de bebida alcohólica conduzcan vehículos automotores.]
7. Indicadores que cumplen con criterios CREMAA.	El diseño de indicadores del programa cumple en promedio 62% con los criterios claros,	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

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
	económicos, monitorearles, adecuados y de aporte marginal, (CREMAA), criterios que son de observancia obligatoria de acuerdo con la norma emitida por el CONAC.	de garantizar que cumplan en su totalidad con los criterios CREMAA.
8. Características de las fichas técnicas de indicadores.	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.	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 dejar de lado la capacidad técnica, económica y humana instalada de las direcciones responsables.
14. Estrategia de cobertura para atender a la población objetivo.	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.	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 cruces, y cultura vial.
15. Cobertura 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.	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.
16. Diagrama de flujo del programa para entregar bienes y servicios.	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.	17 - Específica - Media - Elaborar diagramas de flujo para los componentes 1, 2, y 3 del programa y publicarlos en el Portal Oficial del Municipio.

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
17. Eficacia y suficiencia de los procesos.	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.	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.
20. Calidad, precio y oportunidad en adquisición de insumos.	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.	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.
21. Uso de insumos para lograr productos de la cantidad y calidad deseadas.	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 cruceros, pláticas de cultura vial, delimitación de carriles, y operativos viales.	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.
23. Aplicaciones informáticas.	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.	21 - Específica - 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.

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
24. Avance de los indicadores de la MIR.	<p>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 le Entidad.</p> <p>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.</p>	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, 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.
27. Percepción de la población o área de enfoque atendida respecto al programa.	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.	23 - Específica - Media - Implementar un mecanismo que mida la satisfacción del ciudadano usuario o beneficiario de los servicios que ofrece el programa, en un proceso piloto para iniciar con la impartición de pláticas de cultura vial.
28. Medición de efectos netos o resultados a largo plazo con la información.	El programa no genera información que permita medir los efectos netos o resultados a largo plazo.	24 - Específica - Media - Crear registro sistematizado de información sobre los resultados esperados del programa, a nivel Fin y Propósito, que incluya indicadores 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.
30. Contribución del programa a la política pública municipal.	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.	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.

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
Amenazas		
19. Problemas para la transferencia de recursos.	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.	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.

Tabla 36. Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y recomendaciones - Construcción y Mantenimiento de Calles.

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
Fortalezas		
9. Programas con complementariedad, coincidencias o contradicciones.	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.	NA
23. Aplicaciones informáticas.	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.	NA

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.

Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
31. Acciones del programa vinculadas a derechos humanos.	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.	NA
32. Contribución del programa a metas de dimensiones social, ambiental y económica.	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.	NA
Oportunidades		
2. Justificación teórico-empírica del programa.	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.	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.
3. Vinculación de los objetivos de los programas con los objetivos de instrumentos de planeación.	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.	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.
6. Procedimiento para recolectar información socioeconómica de la población o área de	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;	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,

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
enfoque.	reportes personales. Con ello puede obtener un índice de satisfacción del servicio brindado, desglosado género y zona geográfica.	calificación de la atención.
12. Temas por evaluar mediante instancias externas.	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.	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.
13. Recolección de información.	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.	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. Con información socioeconómica como género, edad, tipo de dispositivo usado para reportar, ocupación, domicilio, se puede caracterizar a la población usuaria, dar seguimiento a este ejercicio de participación.
16. Diagrama de flujo del programa para entregar bienes y servicios.	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).	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
21. Uso de insumos para lograr productos de la cantidad y calidad deseadas.	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,	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

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
	especificar cuáles son las normas aplicables para los insumos adquiridos.	estructuras.
22. Organización del presupuesto en las clasificaciones y momentos contables.	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.	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.
23. Aplicaciones informáticas.	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.	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.
24. Avance de los indicadores de la MIR.	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 le 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.	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.
25. Mantenimiento de resultados a nivel Fin y Propósito.	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	11 - Específica - 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.

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.

Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
	<p>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.</p>	
<p>26. Mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.</p>	<p>Es posible fomentar la participación ciudadana en acciones de contraloría Social o presupuesto participativo.</p>	<p>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.</p>
<p>27. Percepción de la población o área de enfoque atendida respecto al programa.</p>	<p>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.</p>	<p>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".</p>
<p>29. Resultados documentados en estudios o evaluaciones de impacto o de otro tipo.</p>	<p>Es posible documentar los resultados del programa al usar estrategias como benchmarking o evaluaciones de impacto.</p>	<p>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.</p>
Debilidades		
<p>1. Diagnóstico del problema público que se busca resolver</p>	<p>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.</p>	<p>15 - Específica - Alta - Definir el problema público bajo los preceptos de SHCP, a través de relaciones lógico causales claras en el árbol de problemas validadas. Así mismo, se incluyan efectos más claros. Ambos aspectos con sustento cuantitativo o empírico.</p>

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.

Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
2. Justificación teórico-empírica del programa.	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.	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.
4. Definición y cuantificación de poblaciones o áreas de enfoque.	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.	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.
5. Información sobre quiénes reciben los apoyos de los programas.	<p>El diagnóstico no define adecuadamente la población objetivo, y en consecuencia no se cuenta con características de la población o área de enfoque atendida.</p> <p>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:</p> <p>Cumplir con el Programa de Solicitudes Ciudadanas y -Cumplir con los programas de mantenimiento vial.</p> <p>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.</p>	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 O 2021.

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
7. Criterios CREMAA	El diseño de indicadores del programa cumple en promedio 33% con los criterios claros, relevantes, económicos, monitoreables, adecuados y de aporte marginal, (CREMAA)	19 - Específica - Alta - Realizar el diseño de indicadores con 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
8. Características de las fichas técnicas de indicadores.	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.	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.
14. Estrategia de cobertura para atender a la población objetivo.	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.	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, con metas anuales de las de se establecen para el periodo de la Administración.
15. Cobertura 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.	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.
28. Medición de efectos netos o resultados a largo plazo con la información.	El programa no genera información que permita medir los efectos netos o resultados a largo plazo.	23 - Específica - Media - Crear registro sistematizado de información sobre los resultados esperados del programa, a nivel Fin y Propósito, que incluya indicadores como el tiempo de traslado de los usuarios de las vialidades, índice de servicio, entre otros que puede considerar la SIV.
30. Contribución del programa a la política pública municipal.	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.	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.

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.

Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
Amenazas		
19. Problemas para la transferencia de recursos.	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.	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.

Tabla 37. Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y recomendaciones - Promoción, Planeación y Supervisión de Obras

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
Fortalezas		
Normatividad aplicable y cumplimiento normativo.	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.	NA
9. Programas con complementariedad, coincidencias o contradicciones.	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.	NA
31. Acciones del programa vinculadas a derechos humanos.	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.	NA
32. Contribución del programa a metas de dimensiones social, ambiental y económica.	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	NA

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.

Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
	<p>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.</p>	
Oportunidades		
<p>Normatividad aplicable y cumplimiento normativo.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>3. Vinculación de los objetivos de los programas con los objetivos de instrumentos de planeación.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>6. Recolección de información socioeconómica de la población.</p>	<p>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 (CUIS) 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).</p>	<p>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.</p>
<p>12. Temas por evaluar mediante instancias externas.</p>	<p>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</p>	<p>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</p>

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.

Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>13. Recolección de Información y toma de decisiones.</p>	<p>Es posible que los operadores del programa aprovechen la información contenida en CUIS 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.</p>	<p>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.</p>
<p>23. Aplicaciones informáticas.</p>	<p>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.</p>	<p>06 - Específica - Alta - 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.</p>
<p>29. Resultados documentados en estudios o evaluaciones de impacto o de otro tipo.</p>	<p>Es posible documentar los resultados del programa al usar estrategias como <i>benchmarking</i> o evaluaciones de impacto.</p>	<p>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.</p>
Debilidades		
<p>1. Diagnóstico del problema</p>	<p>En el diagnóstico no se define el problema público bajo estándares de SHCP o CONEVAL, sino como una relatoría de hechos. Las relaciones de causa -efecto no son claras y carecen de evidencia cuantitativa y empírica que los sustente.</p>	<p>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.</p>

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.

Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
2. Justificación teórico-empírica del programa.	El diagnóstico del programa carece de información o evidencia que sustente la razón para realizar las acciones de peticiones ciudadanas de necesidades de obra y promoción y difusión de la obra durante su ejecución con la ciudadanía.	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.
3. Vinculación de los objetivos de los programas con los objetivos de instrumentos de planeación.	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.	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.
4. Definición y cuantificación de poblaciones o áreas de enfoque.	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.	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.
5. Información sobre quiénes reciben los apoyos de los programas.	<p>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: “Peticiones ciudadanas de necesidades de obra” y “Promoción y difusión de la obra pública durante el proceso de ejecución con la ciudadanía”.</p> <p>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.</p>	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”.
7. Criterios CREMAA.	El diseño de indicadores del programa cumple en promedio 65% con los criterios claros, relevantes, económicos, monitoreables, adecuados y de aporte marginal (CREMAA).	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.
8. Características de las fichas técnicas de indicadores.	El contenido de las fichas técnicas de indicadores (FTI) de programa tiene un porcentaje de cumplimiento de 61%, debido a	14 - Específica - Alta - Asegurar la concordancia entre nombre de indicador, variables método de cálculo, línea base, meta, dimensión, sentido del indicador, frecuencia

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.

Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
	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.	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.
14. Estrategia de cobertura para atender a la población objetivo.	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.	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 que ejerza.
15. Cobertura 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.	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.
24. Avance de los indicadores de la MIR.	<p>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 le Entidad.</p> <p>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.</p>	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.
27. Percepción de la población o área de enfoque atendida respecto al programa.	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	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

Objetivo específico: Identificar Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que deriven en recomendaciones de mejora específicas que el personal responsable del programa pueda implementar.		
Apartado de la evaluación	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
	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.	contrastar la situación anterior y posterior a la ejecución de lo obra pública de que se trate.
28. Medición de efectos netos o resultados a largo plazo con la información.	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.	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, desarrollo social y crecimiento económico.
30. Contribución del programa a la política pública municipal.	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.	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.
Amenazas		
19. Problemas para la transferencia de recursos.	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.	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.

Recomendaciones de mejora y resultados esperados

En las tablas 38, 39 y 40 se presenta una mayor descripción de las acciones propuestas, resultados esperados y responsables por cada recomendación derivada del análisis FODA del programa, a fin de que el personal involucrado en éste decida cuáles recomendaciones atender en función a su ámbito de competencia, recursos humanos, financieros y materiales, así como en los resultados esperados que mayor valor le generen directamente al Municipio de Monterrey e indirectamente a la población. Es importante mencionar que el logro de los resultados esperados dependerá no solo de las acciones implementadas por las Dependencias responsables, sino también de otros factores que están fuera del control de éstas.

Tabla 38. Acciones propuestas por recomendación, resultados esperados y responsables - Movilidad.

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.			
Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
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.	<p>Elaborar un padrón de beneficiarios participantes de las pláticas de cultura vial, diferenciados por sector educativo y sector laboral, con los datos que identifiquen a los participantes.</p> <p>En los operativos anti-alcohol, integrar un registro de conductores detenidos y sancionados por haber infringido el reglamento en materia alcoholemia.</p>	<p>Verificar el aprovechamiento de la plática de cultura vial en los participantes de modo que se conviertan en agentes de cambio en la sociedad.</p> <p>Reducir la incidencia de conductores de automotor que circulan en las avenidas de Monterrey bajo los efectos de bebidas embriagantes.</p>	Dirección de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad (SSPV).

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Incluir en el diagnóstico del programa información generada por la SSPV así como de otras instancias, que den sustento tanto al problema como a las causas.</p> <p>La SSPV cuenta con las estadísticas de hechos de tránsito, de las cuales puede analizar relaciones o correlaciones para explicar la accidentalidad, con lo que obtendría evidencia para modificar cruces, operativos viales, entre otros.</p> <p>Respecto al mantenimiento de semáforos y señalamiento, cuenta con las fichas técnicas de los equipos, los registros de daño por vandalismo o accidentes, o fenómenos meteorológicos.</p> <p>La formación en cultura vial encuentra su fundamento en la concientización temprana para erradicar la práctica de conductas de riesgo.</p>	<p>La Unidad Responsable contará con evidencia relacionada con las causas del problema y se justificará entonces el conjunto de acciones y componentes del programa.</p>	<p>Dirección de Tránsito</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Definir para el programa, criterios de cumplimiento de información documental necesaria para una evaluación con alguno de enfoques siguientes desarrollo sostenible, Control Interno, Costo - Beneficio, Costo - Eficiencia de Cumplimiento, Impacto.</p> <p>Al considerar un enfoque hacia el desarrollo sostenible, se evalúa el grado de implementación de la Agenda 2030 en el Municipio, bajo los criterios de apropiación de la agenda, uso de indicadores relacionados a los ODS, capacitación al personal en materia de desarrollo sostenible, y manuales o referencias para su implementación.</p> <p>Puede tenerse como referencia el texto <i>Enfoque de la Agenda 2030 en Planes y Programas Públicos en México</i> (PNUD, 2019).</p> <p>Por otra parte, una evaluación de control interno con enfoque COSO 2014, considera 8 componentes para el control y mitigación de riesgos al interior de las Entidades, en beneficio del desempeño de los programas.</p> <p>Como referencia se puede considerar el Marco de referencia para la implementación, gestión y control de un adecuado Sistema de Control Interno (Deloitte, 2015).</p> <p>Actualizar cada año esta base de datos y discutir entre el personal de la SPPV - Dirección de Tránsito, la pertinencia de aplicar una evaluación externa o interna en función a necesidades de conocimiento y solución de problemas de los operadores.</p>	<p>Contar con evidencia sobres las necesidades de evaluación, y ejercer con eficiencia en el uso de recursos en esta materia, y el resultado esperado de la posible evaluación.</p> <p>Contribuir con Programas Presupuestarios al Cumplimiento de la Agende 2030 desde lo Local, al fortalecer su alineación a los ODS, con metas e indicadores independientes del municipio, monitoreables.</p> <p>Fortalecer el control interno, el cual es una herramienta administrativa sustancial para alcanzar con mayor eficiencia los objetivos y metas de las instituciones públicas, elevar su desempeño, cumplir con la normativa aplicable y consolidar la transparencia y rendición de cuentas</p>	<p>Dirección de Planeación y Evaluación del Desempeño de la Contraloría Municipal y Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Dar seguimiento a los participantes en las pláticas de cultura vial se busca verificar el cambio en las conductas y aptitudes de manejo o cuidado personal, mediante la aplicación de sus conocimientos en la materia luego de haber estado en capacitación.</p> <p>Al dar seguimiento a los infractores por alcoholemia, se podrá verificar que tomen conciencia del acto y medir una tasa de reincidencia, lo cual también podría ser un inhibidor de la conducta hacia al resto de la sociedad.</p>	<p>Usar la información para definir estrategias de atención y focalización de los esfuerzos de la SSPV en materia de prevención de accidentes.</p> <p>Reducción de la incidencia de hechos de tránsito a través de la participación ciudadana en la prevención de conductas de riesgo al conducir o desplazarse en las avenidas de Monterrey.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>
<p>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.</p>	<p>Verificar la construcción del árbol de problemas, donde se determinen con mayor amplitud, claridad y evidencia empírica las causas del problema incremento en el número de hechos de tránsito.</p> <p>Coordinar con la Secretaría de Obras Públicas y la Secretaría de Infraestructura Vial los componentes que desarrollan infraestructura de movilidad; A su vez, coordinar de manera Interna los Componentes que desarrollan la Cultura Vial y de Prevención de accidentes.</p>	<p>Al reorganizar los componentes, a partir de la definición de un problema público o necesidad con mayor claridad, según los servicios que brindan tales como instrucción o capacitación hacia personas de instituciones educativas, centros laborales, colonias de atención prioritaria en materia de seguridad, se focaliza una población o área de enfoque. En consecuencia facilitará la definición de cobertura, se define una estrategia de atención y puede crearse el indicador adecuado.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p> <p>Dirección De Planeación De Obras Y Contratación de la SOP-, y Dirección de Vías Públicas de la SIV</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Con base en el Plan Municipal de Desarrollo estructurar la rendición de cuentas en el informe de gobierno, en apego a los programas vinculados a los Ejes del PMD, y los resultados relevantes, cambios de estrategia y posibles mejoras.</p> <p>La mención de resultados puede presentarse como sigue: “Con el programa Movilidad, se rehabilitaron 161 semáforos con lo cual se agiliza el flujo vehicular en 10km/hr, dando orden a la vialidad y seguridad a las personas.”</p> <p>Definir actividades y componentes orientados hacia resultados vinculados con la planeación de resultados.</p>	<p>Fortalecer la rendición de cuentas con base en resultados sustentados en evidencia y trazabilidad que el ciudadano puede verificar en el Portal Oficial del Municipio.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>
<p>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.</p>	<p>Evaluar, en coordinación con la Contraloría Municipal, la pertinencia de implementar el programa de contraloría social o presupuesto participativo en acciones de Mantenimiento y Modernización de Semáforos y señalamiento horizontal y vertical, así como en la implementación de pláticas de cultura vial.</p> <p>Los comités pueden ser formados por personas que viven en las cercanías de los cruceros semaforizados, en tanto, respecto a las pláticas de cultura vial, los padres de familia y maestros e incluso alumnos tratándose de instituciones educativas. En los centros de trabajo, el comité puede ser integrado por un grupo de los beneficiarios participantes.</p>	<p>Fortalecer la confianza de la ciudadanía en las acciones que emprende el Programa Movilidad.</p> <p>La cercanía entre la Administración Municipal en labores de contraloría social fomenta la confianza en el uso de recursos públicos y empodera al ciudadano.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.; Dirección de Participación Ciudadana de la Secretaría del Ayuntamiento</p> <p>– Dirección de Fiscalización de la Contraloría Municipal – Dirección de Planeación Presupuestal de Tesorería Municipal.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Mediante una investigación documental el programa movilidad se compara con programas semejantes tanto en objetivos estratégicos como de gestión. Esto permite identificar buenas prácticas que hayan dado resultados en otros municipios e incluso definir alguna buena práctica del programa Movilidad con la cual se lograron resultados favorables dentro del programa.</p> <p>Otro mecanismo, es la ejecución de una evaluación de impacto, previa valoración de su pertinencia para realizarse de manera externa o interna se podrá conocer cuáles son los efectos favorables en la población o área de enfoque. La evaluación documentará los resultados del programa.</p>	<p>Se podrá determinar si el programa genera los resultados planeados o diferentes a estos.</p> <p>En caso de generar resultados adversos o no deseados, los tomadores de decisión y diseñadores del programa pueden tomar decisión de ajustes al programa.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>
<p>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.</p>	<p>Verificar la construcción del árbol de problemas, donde se cite le problema público con la estructura [Población/área de enfoque] + [Problema o necesidad]</p> <p>Adicionalmente puede agregar ubicación, magnitud, Las relaciones lógico-causales en la estructura del árbol de problema se validan con la pregunta ¿por qué...? y cuya respuesta debe ser la causa inferior. Ej. ¿Por qué existe alta incidencia de choque por alcance?, porque los conductores no respetan la distancia de 4 segundos.</p> <p>Un ejemplo en la formulación de problema es: [Las vialidades del Municipio de Monterrey]+[Presentan alta incidencia de lesionados por hechos de tránsito]</p>	<p>El programa contará con un objetivo de propósito más claro, medible y monitoreables al adoptar la estructura recomendada por la SHCP, la redacción del propósito es más clara.</p> <p>Se fortalece la estructura lógico-causal en el árbol de problema y en consecuencia el árbol de de objetivos.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Revisar la sintaxis de nivel de fin y propósito bajo lineamientos de Marco Lógico. Incluir indicadores relacionados con el Decenio de la Seguridad Vial como a velocidad promedio de vehículos o la reducción de traumatismos derivados de hechos viales.</p>	<p>Contar con instrumentos de medición de mayor idoneidad para monitorear resultados del programa de manera independiente y que pueden contribuir a objetivos de una jerarquía superior de planeación.</p>	<p>Dirección de Tránsito</p>
<p>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.</p>	<p>Una vez identificado el problema o necesidad que debe atender el Programa Movilidad según la estructura recomienda por la SHCP, haber determinados causas y efectos con evidencia empírica, definir las poblaciones, o área de enfoque, potencial, objetivo y atendida. Cada una de éstas es un subconjunto de la primera, tanto en cantidad como en características. Para ello, un referente claro se encuentra en el Manual 68 de CEPAL, Formulación de Programas con la Metodología de Marco Lógico, páginas 30-31.</p>	<p>El programa contará con elementos para realizar una estrategia de cobertura y focalización de sus acciones. A través de los recursos con las poblaciones o áreas de enfoque que realmente necesitan de la intervención gubernamental para generar eficiencia del gasto público.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Desarrollar mesas de trabajo para identificar a su población objetivo o área de enfoque. Posteriormente a la operación del programa, se identificará como población o área de enfoque atendida aquella que recibió realmente los productos o servicios del programa. Sobre la cual puede realizar su cuantificación y caracterización para un posterior seguimiento.</p> <p>Para ello debe partir desde la definición de su Propósito con la estructura: [Población o área de enfoque] + [verbo presente]+ [Resultado logrado]. De igual modo, reformular la redacción de los componentes de acuerdo a la estructura [Producto / servicio] + [Verbo Pasado Participio] + [Complemento descriptivo] Como por ejemplo “Señales y semáforos reparados a para su buen funcionamiento” o [Puesto de control vehicular] + [Operando]+ [para prevenir que personas bajo efectos de bebida alcohólica conduzcan vehículos automotores.]</p> <p>Con estas características se atiende a los lineamientos propuestos por la Unidad de Evaluación del Desempeño de la SHCP; en sus diversos diplomados de Presupuesto Basado en Resultados.</p>	<p>Los operadores del programa podrán identificar y cuantificar a la población o área de enfoque realmente atendida por el programa, que es un subconjunto, un aparte de la población objetivo.</p> <p>Del mismo modo, se identificarán adecuadamente los productos o servicios que otorga el programa, lo que facilita su costeo, la población a la que va dirigida, y su medición con indicadores en alguna de las dimensiones tales como calidad, eficiencia y economía.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Realizar una mesa de trabajo en la cual se analice la calidad de los indicadores mediante los criterios CREMAA.</p> <p>Para evaluar la calidad de los indicadores, los responsables del programa pueden considerar que: El nombre del indicador es la expresión que lo identifica y que manifiesta lo que se desea medir con él. Un nombre adecuado, no debe repetir la redacción del objetivo, ni repetir el método de cálculo, e incluye la unidad de medida del indicador como porcentaje o tasa. La definición del indicador relaciona las variables que integran al indicador.</p> <p>Los indicadores absolutos tales como "número de..." no son de uso recomendado pues impiden realizar un cálculo con respecto a otras variables y no son aceptables para nivel estratégico. Finalmente, los indicadores deben ser monitoreables, lo que significa que el medio de verificación y el método de cálculo deben estar a disposición de la persona interesada de manera pública, acorde a la frecuencia de cálculo. Como referencia, el Manual para el Diseño de Indicadores de CONEVAL, 2013, páginas 57-59, proporciona información clara en esta materia.</p>	<p>Además del cumplimiento a la normativa emitida por el CONAC en materia de indicadores de resultados, la Unidad Responsable contará con indicadores de mayor calidad, con un monitoreo idóneo sobre los objetivos que busca el programa.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Realizar mesas de trabajo, en la cual el personal responsable del programa, auxiliado por el personal de mayor experiencia en PbR y diseño de indicadores, revise la concordancia entre objetivo a medir, nombre del indicador, definición, método de cálculo, variables, unidades, dimensión de indicar, línea base, tendencia, meta, y frecuencia de medición.</p> <p>De acuerdo con cada nivel de la MIR, es preferible que a nivel gestión se consideren indicadores de eficiencia, economía, y calidad, en tanto, para el nivel estratégico eficacia y eficiencia. Así mismo, la frecuencia de medición para el nivel de gestión se prefiere menor a 6 meses y en el nivel estratégico semestral o anual.</p>	<p>La Unidad Responsable del programa y los encargados del Sistema de Evaluación al Desempeño, contarán con información homologada que permite un monitoreo de mayor confiabilidad para la Administración y la población interesada.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>
<p>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.</p>	<p>Realizar una mesa de trabajo para adecuar el diagnóstico del programa en la cual se defina la cobertura del programa además de distinguir hacia quien se dirigen las acciones del programa. Sin olvidar que no puede ser toda la población o habitantes de Municipio pues no todas las personas se desplazan en vehículo ni son capaces de leer o entender la señalética, y sin olvidar a las personas con capacidades diferentes de desplazamiento en el entorno urbano.</p> <p>Una vez determinada la cobertura, definir una estrategia de atención, con metas anuales de muestren el cambio diferencial en atención. Los accidentes y fenómenos meteorológicos que afectan las labores del programa serán considerados supuestos, condiciones favorables para cumplir el programa.</p> <p>No se incluye en esta recomendación los operativos de control vehicular, dado que su ámbito de ejecución compete a variables de seguridad pública.</p>	<p>La Unidad Responsable del programa contará con un horizonte de trabajo a futuro denominado cobertura la cual será identificada con características cuantitativas y cualitativas y sobre la cual se puede establecer un grado de avance o de atención del programa respecto al total que debe ser atendido.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Elaborar un registro de la cobertura del programa en cada ejercicio presupuestal que opere, es decir los cambios en la cobertura en función de un indicador de cobertura, que puede medirse como un porcentaje de la población que recibe o participa del programa y el total de las personas que tienen derecho a recibir o participar en el programa.</p> <p>En el caso de cobertura de modernización de cruceros semaforizados se cuantifica el total de cruceros semaforizados y la cantidad de cruceros semaforizados que han sido modernizados.</p>	<p>La alta gerencia de la SSPV contará con información sobre la evolución de la cobertura del programa, información sobre las necesidades de priorización para solicitar recursos al Ayuntamiento con base en evidencia.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>
<p>17 - Específica - Media - Elaborar diagramas de flujo para los componentes 1, 2, y 3 del programa y publicarlo en el Portal Oficial del Municipio.</p>	<p>Realizar mesas de trabajo para elaborar los diagramas de flujo para los componentes que defina la SSPV para el programa movilidad.</p> <p>Si los componentes requieren de la intervención de otra Entidad como la Secretaría de Infraestructura Vial, el diagrama de flujo se vinculará para dar seguimiento y en su caso satisfacción de la petición ciudadana. Cabe señalar que el diseño del programa en 2021 cambió el componente 2 "Intersecciones con diseño geométrico adecuado" a "Intersecciones semaforizadas nuevas", sin embargo, no se aclara si dejarán de realizar las adecuaciones geométricas. Es pertinente que los diagramas de flujo consideren la evaluación de satisfacción del ciudadano usuario.</p>	<p>Las Unidades Operativas contarán con un lineamiento que brinde estructura y delimite las responsabilidades de las Unidades que intervienen; así mismo, asegura la medición de la satisfacción del ciudadano que ha realizado una petición de mejora a las vialidades del Municipio.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Revisar el procedimiento P-SSV-ADI-01, Análisis, planeación y gestión de necesidades para definir en él un Plan Anual de Adquisiciones y especifique lo que corresponde a cada programa de la SSPV.</p> <p>Elaborar y publicar un procedimiento para la implementación de operativos de alcoholemia, además de revisión de documentos como licencia, permiso de circulación; verificación de peso y dimensiones.</p> <p>Evaluar la pertinencia de incluir un procedimiento de contraloría social, con lo cual se fortalezca la confianza en las acciones sociales y de prevención a cargo de la SSPV, tales como pláticas de cultura vial, prevención del delito, prevención de conductas delictivas entre otras.</p>	<p>Los procedimientos relacionados con la planeación, adquisición de insumos y ejecución de los trabajos del programa simplificarán sus actividades y contendrán productos tangibles como un Plan de adquisiciones para cada programa, lo que facilita la rendición de cuentas durante y al final del ejercicio presupuestal.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>
<p>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.</p>	<p>Con base en el marco legal aplicable a las adquisiciones, arrendamientos y contrataciones de servicios, la Unidad Responsable ha de elaborar un manual o lineamiento que regule las adquisiciones del programa, con base en el Programa Anual de Adquisiciones, y los procedimientos ya establecidos por la Secretaría del Ayuntamiento para realizar la licitación y contratación de adquisiciones.</p>	<p>Favorecer la adquisición de bienes y servicios bajo las mejores condiciones de calidad, precio y oportunidad para el Municipio mediante un procedimiento estandarizado que aproveche el Programa Anual de Adquisiciones, y la normativa establecida por el Municipio. Se fortalece la confianza de la población en el ejercicio del gasto en áreas clave como seguridad pública y vialidad.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.y la Secretaría del Ayuntamiento a través de su Dirección Jurídica.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Implementar en las cuadrillas y equipos de trabajo el uso de una bitácora electrónica que permita monitorear la ejecución de los trabajos, en cantidad y calidad. Los ejecutores requieren conocer las normas de calidad especificadas para los productos componentes del programa. Con ello, se establecen pautas de aceptación o rechazo y proceder para su pago o sanción.</p>	<p>Realizar un monitoreo adecuado sobre la ejecución del programa de modo que se controla la cantidad y calidad de insumos necesario para generar los componentes o productos definidos.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>
<p>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.</p>	<p>Evaluar la pertinencia de diseñar un sistema de gestión de información en plataformas de ofimática como Microsoft 365, G-suite. Con ello, se contará un sistema en línea que permite la captura de información con formatos estandarizados, y reducir errores de captura, para cada componente del programa, generará información oportuna para los tomadores de decisión, y se contará con formatos digitales y públicos para fortalecer la rendición de cuentas, el análisis y la investigación.</p>	<p>Se puede contar con controles para validar la información capturada</p> <p>Al utilizar una misma base de datos, los reportes que se generan mantienen la congruencia de la información.</p> <p>Se podrá contar con reportes e informes que se requieren para cumplir con las obligaciones de transparencia.</p> <p>Se facilita el monitoreo de los indicadores por parte del personal de la Unidad Responsable.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV; y Dirección de Informática de la Secretaría Administrativa.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Evaluar la factibilidad de implementar un Sistema de Evaluación al Desempeño (SED) que Integre en un solo paso la captura del diseño de indicador; validar su información, posteriormente, se abra a usuarios específicos para la captura de información y evidencia que sustente el avance de indicadores. Finalmente, genere los reportes necesarios para el monitoreo de indicadores de manera operativa y ejecutiva acorde al nivel de información que exija el Ayuntamiento, el presidente municipal, los titulares de secretarías y direcciones, así como la población interesada; ejemplo de ello son tableros de control, que presentan de una manera gráfica el avance de indicadores en una vista ejecutiva o a detalle. Ya sea por Eje del Plan Municipal de Desarrollo, por Dependencia, por programa, Componente o actividad.</p> <p>Evaluar la pertinencia capacitar al personal relacionado con el monitoreo de indicadores a fin de homologar criterios, procedimientos y estructuras para el diseño, aprobación monitoreo y seguimiento de indicadores. Como referencia de consulta el Manual para el diseño y construcción de indicadores (CONEVAL, 2014) provee una guía para conceptualizar el diseño de indicadores en todas sus etapas y elementos, así mismo los Lineamientos para la Construcción de Indicadores de Desempeño del CONAC, (2013).</p> <p>Un punto relevante es la confusión que existe en el cálculo de indicadores. Las tasas de cambio se usan al comparar un estado de una misma variable en el periodo anterior con el actual; un porcentaje, evalúa la misma variable en el mismo periodo. No se recomienda el uso de indicadores absolutos o conteos porque no proporcionan información suficiente para fines de resultados.</p> <p>Formular metas como objetivos numéricos para alcanzar, en tanto la línea base es el valor de referencia o valor actual de la situación que mide el indicador. Si el indicador mide una situación negativa como Hechos de</p>	<p>Con la Implementación de un Sistema de Evaluación al Desempeño coordinado entre la Tesorería Municipal, la Contraloría Municipal, se agiliza los procesos monitoreo de indicadores por parte de los responsables de los programas.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p> <p>Dirección de Planeación de Presupuestal de la Tesorería Municipal y la Dirección de Planeación y Evaluación del Desempeño de la Contraloría Municipal.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>La Unidad Responsable puede implementar una evaluación de satisfacción del ciudadano usuario o beneficiario de los productos o servicios del programa Movilidad. Evaluar la pertinencia de realizar una prueba piloto para el componente relacionado a las Pláticas de cultura vial, con reactivos que permitan ver el aprovechamiento y el impacto de las pláticas con un cuestionario estandarizado, y aplicado en medios digitales en línea.</p>	<p>Al contar con un instrumento o cuestionario estandarizado, es decir, probado que puede medir la satisfacción del ciudadano usuario, en medios digitales en línea, permitirá conocer el grado de satisfacción a fin de tomar decisiones de mejora o rediseño del producto y lograr el mayor impacto posible en la población objetivo.</p>	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>
<p>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.</p>	<p>Evaluar la pertinencia de incluir indicadores a nivel estratégico (Fin y Propósito) por Naciones Unidas en su documento Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 para la medición de resultados estratégicos en el largo plazo, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los accidentes de tránsito y las defunciones y traumatismos causados por ellos; • los resultados intermedios, tales como la velocidad media o las tasas de utilización del casco y del cinturón de seguridad, etc.; • los resultados de las intervenciones en materia de seguridad vial; • el impacto económico de los traumatismos causados por el tránsito; • la exposición a los traumatismos causados por el tránsito. 	<p>La medición de los efectos netos o resultados de largo plazo tiene por objetivo determinar si el programa que se puso en marcha produjo los efectos deseados en las personas, entornos e instituciones y si en qué medida son atribuibles al programa.</p> <p>Incluir indicadores de resultados de largo plazo, permite que los operadores del programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evalúen cambios que se quieren introducir en el diseño de un programa ya existente hace años. • Tomar decisiones de financiamiento para el programa. • Lograr una comunicación más cercana con los beneficios del proyecto o programa. 	<p>Dirección de Tránsito de la SSPV.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Analizar el efecto transversal que se manifiesta respecto al derecho humano de Movilidad mediante la operación de programas de la Administración Municipal como Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, mediante la construcción de Infraestructura para la movilidad. Reconocer en el diagnóstico la contribución del programa a la política municipal de movilidad.</p>	<p>La Administración contará con evidencia respecto a la atención de una política pública reconocida en el Plan Municipal de Desarrollo, como lo es la de Movilidad, a la cual se han asociado objetivos y metas estratégicas.</p>	<p>SSPV-Dirección de Tránsito</p>
<p>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.</p>	<p>Mediante una matriz de riesgos, donde se evalúe la probabilidad de reducción de recursos y la magnitud de impacto en la ejecución del programa. Si de la evaluación se determina un riesgo alto, elaborar un plan de acción como puede ser la reducción de metas, optar por otras fuentes de financiamiento.</p>	<p>La SSPV contará con mayor certeza de una fuente de ingreso constante a mediano y largo plazo para las actividades de modernización y mantenimiento de la señalización vertical y horizontal, reingeniería de tránsito, cultura vial e implementación de operativos de control vehicular.</p>	<p>SSPV-DT y Tesorería Municipal.</p>

Tabla 39. Acciones propuestas por recomendación, resultados esperados y responsables - Construcción y Mantenimiento de Calles.

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.			
Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
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.	<p>Contactar un consultor externo para diseñar un sistema de gestión de pavimentos.</p> <p>Para implementar un Sistema de Gestión de Pavimentos consideran las etapas de recabar información de campo, definir modelo de gestión, definir umbrales de gestión por tipo de pavimento, clasificar el daño, definir actividades de mantenimiento, costos, priorización, ejecución de trabajos.</p>	<p>Tanto la SIV como la SOP, contarán con información sobre el estado de conservación que guardan los pavimentos viales del Municipio.</p> <p>Con evidencia cuantitativa, se puede plantear un programa de mantenimientos o reconstrucción de pavimentos.</p> <p>Optimizará el uso de recursos humanos y materiales, al contar con información previa al estado de falla, lo que permite actuar anticipadamente.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas de la Secretaría de Infraestructura Vial (SIV).</p> <p>Dirección de Proyectos de Obras Públicas, de la Secretaría de Obras Públicas (SOP) y Tesorería.</p>
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.	<p>Realizar el análisis de árbol de problema y objetivo, en el cual se tenga como efecto -Fines, una relación con los ODS.</p> <p>Realizar una mesa de trabajo para redactar del resumen narrativo de Fin, de manera que incluya conceptos de los ODS a que haya sido vinculado, valorar la adopción de un indicador y metas que corresponda al ODS elegido.</p>	<p>Fortalecer la vinculación de los objetivos del programa con los ODS.</p> <p>El gobierno municipal contribuye a lograr los ODS desde lo local, dada su cercanía con la población.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>
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.	<p>Evaluar junto con el proveedor del servicio de comunicación mediante la aplicación "Reporta Monterrey", la factibilidad de explotar los datos que otorga el usuario para su registro y uso de la aplicación, así como los datos del reporte y generar un Padrón de Beneficiarios de los usuarios de la aplicación con la finalidad de dar seguimiento al usuario-beneficiario y evaluar el grado de satisfacción con las acciones del programa.</p> <p>En todo momento, garantizar los derechos ARCO del usuario - beneficiario; derecho que tiene un titular de datos personales, para solicitar el acceso, rectificación, cancelación u oposición sobre el tratamiento de sus datos, ante el Sujeto Obligado que esté en posesión de estos.</p>	<p>La Unidad Responsable contará una caracterización, un perfil, del usuario beneficiario que puede acceder al uso de la aplicación Reporta Monterrey, y corroborar que sea incluyente para la población, que es un mecanismo que empodera al ciudadano.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Definir para el programa, criterios de cumplimiento de información documental necesaria para una evaluación con alguno de enfoques que no han sido desarrollados en la evaluación del programa y que la Unidad Responsable considere pertinentes, como pueden ser de costo - beneficio, costo - eficiencia o impacto.</p> <p>Al considerar un enfoque hacia el Desarrollo Sostenible, se evalúa el grado de implementación de la Agenda 2030 en el Municipio, bajo los criterios de apropiación de la agenda, uso de indicadores relacionados a los ODS, capacitación al personal en materia de DS, y manuales o referencias para su implementación.</p> <p>Puede tenerse como referencia el texto Enfoque de la Agenda 2030 en Planes y Programas Públicos en México (PNUD, 2019).</p> <p>Actualizar cada año esta base de datos y discutir entre el personal de la SIV, la pertinencia de aplicar una evaluación externa o interna en función a necesidades de conocimiento y solución de problemas de los operadores.</p>	<p>Contar con evidencia sobre las necesidades de evaluación, y ejercer con eficiencia en el uso de recursos en esta materia, y el resultado esperado de la posible evaluación.</p> <p>En caso de considerar una evaluación con enfoque hacia el Desarrollo Sostenible, verificará al Cumplimiento de la Agenda 2030 desde lo Local, al fortalecer su alineación a los ODS, con metas e indicadores independientes del municipio, monitoreables.</p>	<p>Dirección de Planeación y Evaluación del Desempeño de la Contraloría Municipal y la Dirección de Ingeniería Vial y Movilidad de la Secretaría de Infraestructura Vial.</p>
<p>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.</p>	<p>Evaluar con el proveedor de servicios la posibilidad de realizar la explotación de datos registrados en la aplicación "Reporta Monterrey", y desarrollar una prueba piloto.</p> <p>Generar un perfil socioeconómico del ciudadano usuario del programa, con lo cual se puede identificar quiénes y cuántos usan la aplicación, frecuencia de uso. Proporción por género de los usuarios, tipo de dispositivo móvil usado.</p> <p>Establecer un periodo de uso y depuración de la información del usuario beneficiario.</p>	<p>La SIV, así como en general la Administración Municipal, contará con información sobre el aprovechamiento de la inversión en la aplicación, contará con elementos que sustenten el desarrollo e implementación de aplicaciones que fomenten la participación ciudadana.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>La metodología del Marco Lógico permite desarrollar un programa para atender un problema público (una situación negativa en el desarrollo de la población o área de enfoque) o una necesidad (atender un mandato u obligación propia del ente público).</p> <p>Evaluar la perspectiva de atender una necesidad que se fundamenta en la Constitución Mexicana en el 115, la Constitución Estatal y el marco legal en materia de urbanización y calles; y la reglamentación, manuales y lineamientos del Municipio en materia de construcción y mantenimiento de calles.</p> <p>Construir el árbol de necesidad, como ejemplo de necesidad “Mantener las vialidades del Municipio en condiciones óptimas para la movilidad de las personas y mercancías”, las causas se obtienen del análisis del marco legal citado.</p> <p>El árbol de objetivo materializa las obligaciones del marco legal en acciones del SIV vistas en sus procedimientos. Las cuales constituyen los componentes de la Matriz de Marco Lógico.</p>	<p>Identificar de una manera más sencilla los productos o servicios que brinda la SIV a través del Programa Construcción y Mantenimiento de Calles.</p> <p>Aprovechar el acervo documental que tiene para la generación y disposición de los servicios que brinda la SIV, e incluirlos en un programa presupuestario.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>
<p>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.</p>	<p>Redactar la descripción de los conceptos o insumos a adquirir de manera clara y específica, a fin de no confundirlos con descripciones de conceptos de obra.</p> <p>Establecer unidades de medida para insumos asfálticos o pétreos, de acuerdo con la normativa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p> <p>Redactar la cláusula contractual Décimo Novena, de manera que cite específicamente las normas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que deben cumplirse para garantizar la calidad de los insumos como mezcla asfáltica, emulsión asfáltica y material pétreo para conformación de base hidráulica.</p>	<p>Seguridad Jurídica para el contratante y contratista.</p> <p>Transparencia para el ciudadano.</p> <p>Mejora el Control interno para la SIV, para establecer parámetros de aceptación o rechazo de insumos suministrados.</p>	<p>Secretaría de Infraestructura vial, Dirección de Vías Públicas y Dirección Jurídica de la Secretaría del Ayuntamiento.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Definir los componentes con la sintaxis correspondiente.</p> <p>Realizar un análisis de la cantidad de insumos que necesita para cumplir las metas anuales asignadas para cada componente.</p> <p>Definir las partidas presupuestales aplicables para la adquisición, elaboración, manipulación, verificación de los insumos para cada componente.</p> <p>Asignar los montos correspondientes a cada partida, y totalizar el monto de cada componente.</p> <p>La suma de importes por componente genera el costo del programa solo por adquisición de materiales o insumos necesarios. El pago de nómina puede considerarse aparte.</p>	<p>Se clarifica el costo de cada componente.</p> <p>Se contará con información para realizar un análisis costo beneficio por componente del programa.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>
<p>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.</p>	<p>Evaluar la pertinencia de diseñar un sistema de gestión de información en plataformas de ofimática como Microsoft 365, G-suite. Con ello, se contará un sistema en línea que permite la captura de información con formatos estandarizados y reducir errores de captura, para cada componente del programa, generará información oportuna para los tomadores de decisión, y se contará con formatos digitales y públicos para fortalecer la rendición de cuentas, el análisis y la investigación.</p>	<p>Se puede contar con controles para validar la información capturada</p> <p>Al utilizar una misma base de datos, los reportes que se generan mantienen la congruencia de la información.</p> <p>Se podrá contar con reportes e informes que se requieren para cumplir con las obligaciones de transparencia.</p> <p>Se facilita el monitoreo de los indicadores por parte del personal de la Unidad Responsable.</p>	<p>Secretaría de Infraestructura Vial - Dirección de Informática de la Secretaría Administrativa.</p>
<p>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</p>	<p>Evaluar la factibilidad de implementar un Sistema de Evaluación al Desempeño (SED) que Integre en un solo paso la captura del diseño de indicador; validar su información, posteriormente, se abra a usuarios específicos para la captura de información y evidencia que sustente el avance de indicadores. De modo que el SED, genere los reportes necesarios para el monitoreo de indicadores de manera operativa y ejecutiva acorde al nivel de información que exija el Ayuntamiento, el presidente municipal, los</p>	<p>Con la Implementación de un Sistema de Evaluación al Desempeño coordinado entre la Tesorería Municipal, la Contraloría Municipal, se agiliza los procesos monitoreo de indicadores por parte de los responsables de los programas.</p> <p>Se reduce el riesgo de discrepancias en la información de indicadores que se reporte e diferentes</p>	<p>Secretaría de Infraestructura Vial, Tesorería Municipal y la Dirección de Planeación y Evaluación del Desempeño de la Contraloría Municipal; y Dirección de Informática de la Secretaría</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>titulares de secretarías y direcciones, así como la población interesada; ejemplo de ello son tableros de control, que presentan de una manera gráfica el avance de indicadores en una vista ejecutiva o a detalle. Ya sea por Eje del Plan Municipal de Desarrollo, por Dependencia, por programa, Componente o actividad.</p> <p>Evaluar la pertinencia capacitar al personal relacionado con el monitoreo de indicadores a fin de homologar criterios, procedimientos y estructuras para el diseño, aprobación monitoreo y seguimiento de indicadores. Como referencia de consulta el manual para el diseño y construcción de indicadores (CONEVAL, 2014) provee una guía para conceptualizar el diseño de indicadores en todas sus etapas y elementos, así mismo los Lineamientos para la Construcción de Indicadores de Desempeño del CONAC (2013).</p> <p>Vigilar el cálculo de indicadores. Las tasas de cambio se usan al comparar un estado de una misma variable en el periodo anterior con el actual; un porcentaje, evalúa la misma variable en el mismo periodo. No se recomienda el uso de indicadores absolutos o conteos porque no proporcionan información suficiente para fines de resultados.</p> <p>Formular metas acordes con las metas son objetivos numéricos a alcanzar, en tanto la línea base es el valor de referencia o valor actual de la situación que mide el indicador. Si el indicador mide una situación negativa como Hechos de tránsito, el sentido del indicador sería deseable descendente, la disminución de hechos de tránsito.</p>	<p>formatos.</p>	<p>Administrativa.</p>
<p>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</p>	<p>Realizar un análisis de factibilidad técnico-económica que sustente la posibilidad de implementar o contratar los servicios un laboratorio de asfaltos y materiales de construcción.</p> <p>Ante un dictamen favorable, realizar una propuesta de solicitud de presupuesto al</p>	<p>Definir las normas y parámetros de calidad y aceptación de insumos.</p> <p>Asegurar la calidad de los asfaltos y materiales pétreos empleados en los procesos de bacheo, recarpeteo y nuevas pavimentaciones.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas de la Secretaría de Infraestructura Vial y Dirección de Control de Obras de la Secretaría de</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>bacheo, recarpeteo, a fin de mantener los resultados por más tiempo.</p>	<p>Ayuntamiento y Tesorería para debida autorización.</p> <p>Realizar los procesos administrativos para implementar o contratar los servicios de laboratorio de materiales asfálticos y de construcción.</p>	<p>Contar con evidencia que contraste la proporcionada por el proveedor o contratista responsable de la entrega de insumos o ejecutor de la obra, a fin corroborar la calidad, aceptación y pago.</p>	<p>Obras Públicas.</p>
<p>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.</p>	<p>Evaluar las órdenes y zonas de trabajo en las cuales es pertinente y seguro la participación de comités d contraloría social.</p> <p>Convocar a ciudadanos residentes del sitio donde se haya programado realizar bacheos, para formar parte del Comité de Contraloría Social.</p> <p>Capacitar al comité de contraloría social y proporcionar los elementos y formatos para realizar sus funciones y emitir los reportes necesarios.</p> <p>Si se efectúa el presupuesto participativo, se debe seguir la reglamentación establecida en el Estado.</p>	<p>La figura de Contraloría social empodera al ciudadano participante, genera confianza en las acciones de gobierno.</p> <p>Se vigila el ejercicio del gasto por parte de los beneficiarios.</p>	<p>Dirección de Participación Ciudadana de la Secretaría del Ayuntamiento</p> <p>Dirección Administrativa de la Secretaría de Infraestructura Vial – Dirección de Fiscalización de la Contraloría Municipal – Dirección de Planeación Presupuestal de Tesorería Municipal.</p>
<p>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”.</p>	<p>Evaluar junto con el proveedor o desarrollador de la aplicación “Reporta Monterrey”, la posibilidad de incorporar un cuestionario de satisfacción en la calidad del servicio de atención y de la ejecución de los trabajos.</p>	<p>Contar con un mecanismo que permite evaluar la satisfacción del ciudadano luego de haber usado la aplicación, recibir la atención, y constatar que el desperfecto fue reparado o bien, la comunicación sustentada de la negativa.</p> <p>Empoderamiento del usuario beneficiario, confianza en las acciones de gobierno.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>
<p>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,</p>	<p>Mediante una investigación documental el programa Construcción y Mantenimiento de Calles, se compara con programas semejantes tanto en objetivos estratégicos como de gestión. Esto permite identificar buenas prácticas que hayan dado resultados en otros municipios e incluso reconocer alguna buena práctica del programa como lo es “Reporta Monterrey”, con la cual se</p>	<p>Se podrá determinar si el programa genera los resultados planeados o diferentes a estos.</p> <p>En caso de generar resultados adversos o no deseados, los tomadores de decisión y diseñadores del programa pueden tomar decisión de ajustes al</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>lograron resultados favorables dentro del programa.</p> <p>Otro mecanismo, es la ejecución de una evaluación de impacto, previa valoración de su pertinencia para realizarse de manera externa o interna se podrá conocer cuáles son los efectos favorables en la población o área de enfoque. La evaluación documentará los resultados del programa.</p>	<p>programa.</p>	
<p>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.</p>	<p>Verificar la construcción del árbol de problemas, donde se cite le problema público con la estructura [Población/área de enfoque] + [Problema o necesidad]</p> <p>Adicionalmente puede agregar ubicación, magnitud, del mismo.</p> <p>Las relaciones lógico-causales en la estructura del árbol de problema se validan con la pregunta ¿por qué...? y cuya respuesta debe ser la causa inferior. Ej. ¿Por qué el plan de mantenimiento vial es inadecuado?, porque la información de planeación se recogió incompleta.</p> <p>Un ejemplo en la formulación de problema es: [Las vialidades del Municipio de Monterrey]+[Presentan alta incidencia de lesionados por hechos de tránsito]; es preferible que no se emplee la frase “Falta de...” para definir el problema o alguna de sus causas.</p> <p>Puede considerar no definir un problema sino una necesidad, entendida esta como la atención de un mandato de la ley para la Administración Municipal.</p>	<p>El programa contará con un objetivo de propósito más claro, medible y monitoreables al adoptar la estructura recomendada por la SHCP, la redacción del propósito es más clara.</p> <p>Se fortalece la estructura lógico-causal en el árbol de problema y en consecuencia el árbol de objetivo.</p>	<p>Secretaría de Infraestructura Vial, Dirección de Vías Públicas.</p>
<p>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.</p>	<p>Incluir en el diagnóstico del programa información generada por la SIV o por otras instancias, que den sustento tanto al problema como a las causas.</p> <p>Por ejemplo, la edad de las vialidades, las intensidades de tránsito en las vialidades y su incremento en años recientes. Estadísticas de accidentes en los que la superficie de pavimento se considera factor determinante.</p>	<p>Se proporciona sustento teórico empírico a la intervención del gobierno municipal para realizar el mantenimiento vial.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
	<p>La molestia ciudadana con la imagen urbana que brinda una calle deteriorada, entre otro más.</p>		
<p>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.</p>	<p>En mesa de trabajo, el personal de la SIV con base en la definición del problema o necesidad por atender define a la población o área de enfoque.</p> <p>La población objetivo, se considera una parte de la población potencial. Así al cuantificarla, la población objetivo es menor a la potencial.</p> <p>La caracterización de la población describe diferentes aspectos como grado de estudio, género. Si se describen las vialidades a cargo del municipio, enunciaría tipos de pavimento, tipo de vialidad, grado de deterioro por tipo de pavimento, zonas de con mayor o menor demanda de atención, etc.</p>	<p>Identificar y cuantificar plenamente el área de enfoque o población objetivo focaliza los esfuerzos del Municipio.</p> <p>Permite establecer una estrategia de cobertura, definir una manera en que será atendido el problema o necesidad en el transcurso del tiempo.</p> <p>Optimiza el uso de recursos públicos.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>
<p>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.</p>	<p>Una vez atendidas las recomendaciones relacionadas con la definición del problema y el esquema lógico causal, definir el resumen narrativo del propósito con la estructura: [Población o área de enfoque] + [verbo presente]+ [Resultado logrado]</p> <p>A continuación, los componentes se expresan con la estructura [Producto / servicio] + [Verbo Pasado Participio] + [Complemento descriptivo]</p> <p>A fin de describir un producto o servicio entregado o puesto a disposición de la población de acuerdo con la estructura, como por ejemplo "Mantenimiento rutinario (Bacheo, balizado). Realizado en vialidades del Municipio.</p> <p>Es importante que las actividades asociadas a cada componente sean procesos secuenciales para producir el componente.</p>	<p>Permite identificar con mayor claridad a la población objetivo y en consecuencia a la población o área de enfoque atendida.</p> <p>Identificar con claridad qué tipo de servicio, producto o apoyo ha sido puesto a disposición de la población.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>
<p>19 - Específica - Alta - Realizar el diseño de indicadores a través de los lineamientos emitidos por el CONAC para indicadores</p>	<p>Realizar una mesa de trabajo en la cual se analice la calidad de los indicadores mediante los criterios CREMAA. Para evaluar la calidad de los indicadores, los responsables del programa pueden</p>	<p>Además del cumplimiento a la normativa emitida por el CONAC en materia indicadores de resultados, la Unidad Responsable contará con indicadores de mayor calidad, con</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>de desempeño, así como las por la SHCP a fin de garantizar que cumplan en su totalidad con los criterios CREMAA</p>	<p>considerar que: El nombre del indicador es la expresión que lo identifica y que manifiesta lo que se desea medir con él. Un nombre adecuado, no debe repetir la redacción del objetivo, ni repetir el método de cálculo, e incluye la unidad de medida del indicador como porcentaje o tasa. La definición del indicador relaciona las variables que integran al indicador.</p> <p>Observar, que los indicadores absolutos tales como “número de...” no son de uso recomendado pues impiden realizar un cálculo con respecto a otras variables y no son aceptables para nivel estratégico.</p> <p>Cumplir que los indicadores sean monitoreables, lo que significa que el medio de verificación y el método de cálculo deben estar a disposición de la persona interesada de manera pública, acorde a la frecuencia de cálculo. Como referencia, el Manual para el Diseño de Indicadores de CONEVAL (2013, páginas 57-59), proporciona información clara en esta materia.</p>	<p>un monitoreo idóneo sobre los objetivos que busca el programa.</p>	
<p>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.</p>	<p>Realizar mesas de trabajo, en la cual el personal responsable del programa, auxiliado por el personal de mayor experiencia en PbR y diseño de indicadores, revise la concordancia entre objetivo a medir, nombre del indicador, definición, método de cálculo, variables, unidades, dimensión de indicar, línea base, tendencia, meta, y frecuencia de medición.</p> <p>De acuerdo con cada nivel de la MIR, es preferible que a nivel gestión se consideren indicadores de eficiencia, economía, y calidad, en tanto, para el nivel estratégico eficacia y eficiencia. Así mismo, la frecuencia de medición para el nivel de gestión se prefiere menor a 6 meses y en el nivel estratégico semestral o anual.</p>	<p>La Unidad Responsable del programa y los encargados del Sistema de Evaluación al Desempeño, contarán con información homologada que permite un monitoreo de mayor confiabilidad para la Administración y la población interesada.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>
<p>21 - Específica - Alta - Definir una estrategia de cobertura en función de las</p>	<p>Realizar una mesa de trabajo para adecuar el diagnóstico del programa en la cual se defina la cobertura del programa además de</p>	<p>La Unidad Responsable del programa contará con un horizonte de trabajo a futuro denominado</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>distinguir hacia quien se dirigen las acciones del programa. Al definir un área de enfoque como las vialidades del Municipio de Monterrey, puede distinguir entre las vialidades con alto grado de deterioro de su pavimento y las que aún tienen un estado aceptable de operación. Así, la Unidad Responsable puede definir una estrategia de atención, sin olvidar las eventualidades climáticas y accidentes que dañan los pavimentos.</p> <p>Una vez determinada la cobertura, definir una estrategia de atención, con metas anuales de muestren el cambio diferencial en atención.</p>	<p>cobertura la cual será identificada con características cuantitativas y cualitativas, sobre la cual se puede establecer un grado de avance o de atención del programa respecto al total que debe ser atendido.</p>	
<p>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.</p>	<p>Elaborar un registro de la cobertura del programa en cada ejercicio presupuestal que opere, es decir los cambios incrementales en la cobertura en medido con un indicador de cobertura, que puede ser porcentaje área atendida con bacheo respecto del área de vialidades que requiere bacheo.</p>	<p>La Unidad Responsable del programa contará con información sobre la evolución de la cobertura del programa, información sobre las necesidades de priorización para solicitar recursos al Ayuntamiento con base en evidencia.</p>	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>
<p>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.</p>	<p>Evaluar la pertinencia de incluir indicadores a nivel estratégico (Fin y Propósito) por Naciones Unidas en su Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 para la medición de resultados estratégicos en el largo plazo, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los accidentes de tránsito y las defunciones y traumatismos causados por ellos; • los resultados de las intervenciones en materia de seguridad vial; <p>Índices a nivel propósito, puede emplearse alguno de los índices reconocidos a nivel nacional: (I) Estado Físico, (II) Índice de Rugosidad Internacional (IRI), (III) Profundidad de la Rodería (PR), (IV) Nivel de Servicio y (V) Resistencia a la Fricción.</p>	<p>La medición de los efectos netos o resultados de largo pazo tiene por objetivo determinar si el programa que se puso en marcha produjo los efectos deseados en las personas, entornos e instituciones y en qué medida son atribuibles al programa.</p> <p>Incluir indicadores de resultados de largo plazo, permite que los operadores del programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evalúen cambios que se quieren introducir en el diseño de un programa ya existente hace años. • Tomar decisiones de financiamiento para el programa. • Lograr una comunicación más cercana con los beneficios del 	<p>Dirección de Vías Públicas.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
	Hacer uso de las tecnologías de la información para sistematizar y analizar la información de indicadores estratégicos.	proyecto o programa.	
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.	Analizar el efecto transversal que se manifiesta respecto al derecho humano de Movilidad mediante la operación de programas de la Administración Municipal como Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, mediante la construcción de Infraestructura para la movilidad. Reconocer en el diagnóstico la contribución del programa a la política municipal de movilidad.	La Administración contará con evidencia respecto a la atención de una política pública reconocida en el Plan Municipal de Desarrollo, como lo es la de Movilidad, a la cual se han asociado objetivos y metas estratégicas.	Dirección de Vías Públicas.
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.	Mediante una matriz de riesgos, donde se evalúe la probabilidad de reducción de recursos y la magnitud de impacto en la ejecución del programa. Si de la evaluación se determina un riesgo alto, elaborar un plan de acción como puede ser la reducción de metas, optar por otras fuentes de financiamiento.	La SIV contará con mayor certeza de una fuente de ingreso constante a mediano y largo plazo para las actividades de Bacheo, recarpeteo y pintura en vialidades municipales.	Secretaría de Infraestructura Vial – Dirección de Planeación Presupuestal de Tesorería Municipal.

Tabla 40. Acciones propuestas por recomendación, resultados esperados y responsables - Promoción, Planeación y Supervisión de Obras.

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.			
Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
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.	Elaborar de acuerdo con las directrices de la Contraloría Municipal un lineamiento para normar las acciones de promoción de la obra pública con etapas, responsables, insumos, productos, resultados, indicadores y proceso de costeo. Establecer una línea de coordinación con la Dirección de Comunicación de la Oficina Ejecutiva para incorporar la promoción de la obra pública como una actividad en la estrategia de comunicación municipal.	Un mejor control del Programa enfocado a la Planeación, Programación, Presupuestación, Contratación, Ejecución y Control, evaluación de la Obra Pública y servicios relacionados con la misma. Definición y control de las actividades de promoción específica para la obra pública dentro de un programa cuya actividad sustantiva es la comunicación social de la Administración Municipal.	Secretaría de Obras Públicas y la Dirección de Comunicación de la Oficina Ejecutiva.
02 - Institucional - Media - Una vez atendidas las recomendaciones que la Unidad Responsable considere pertinentes y relacionadas 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.	Realizar una revisión de las Estrategias que establece el Plan Municipal de Desarrollo (PMD), e identificar aquéllas a las cuales el Programa Promoción, Planeación, y Supervisión de Obras Públicas realiza una contribución al logro de objetivos. Adecuar en el diagnóstico del programa y documentos de la Matriz de Indicadores para Resultados, MIR, la vinculación de los objetivos del programa hacia los correspondientes del Programa Municipal de Desarrollo.	Orientar con mayor certeza las acciones del programa y se reflejen correctamente como contribuciones a las estrategias definidas en el Programa Municipal de Desarrollo.	Dirección de Proyectos de Obras Públicas y Dirección de Planeación de Obras y Contratación.
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.	Implementar un sistema de recolección de información socioeconómica de los beneficiarios de la obra pública, en el cual se pueda aprovechar la información obtenida de los 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). Definir el tipo de obras en las cuales se aplicará.	Conocer el entorno económico, social, cultural y laboral de los beneficiarios, previa y posteriormente a la ejecución de las obras, a fin de conocer el grado de mejora alcanzado.	Dirección de Proyectos de Obras Públicas y Dirección de Planeación de Obras y Contratación

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.

Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Definir para el programa, criterios de cumplimiento de información documental necesaria para una evaluación con alguno de enfoques siguientes desarrollo sostenible, Control Interno, Costo - Beneficio, Costo - Eficiencia de Cumplimiento, Impacto. Al considerar un enfoque hacia el Desarrollo Sostenible, se evalúa el grado de implementación de la Agenda 2030 en el Municipio, bajo los criterios de apropiación de la agenda, uso de indicadores relacionados a los ODS, capacitación al personal en materia de DS, y manuales o referencias para su implementación.</p> <p>Puede tenerse como referencia el texto <i>Enfoque de la Agenda 2030 en Planes y Programas Públicos en México</i> (PNUD, 2019).</p> <p>Por otra parte, una evaluación de control interno con enfoque COSO 2014 considera 8 componentes para el control y mitigación de riesgos al interior de las Entidades, en beneficio del desempeño de los programas.</p> <p>Como referencia se puede considerar el Marco de referencia para la implementación, gestión y control de un adecuado Sistema de Control Interno (Deloitte, 2015).</p> <p>Actualizar cada año esta base de datos y discutir entre el personal de la SPPV - Dirección de Tránsito, la pertinencia de aplicar una evaluación externa o interna en función a necesidades de conocimiento y solución de problemas de los operadores.</p>	<p>Contar con evidencia sobre las necesidades de evaluación, y ejercer con eficiencia en el uso de recursos en esta materia, y el resultado esperado de la posible evaluación.</p> <p>Contribuir con Programas Presupuestarios al Cumplimiento de la Agenda 2030 desde lo Local, al fortalecer su alineación a los ODS, con metas e indicadores independientes y monitoreables para el Municipio.</p> <p>Fortalecer el control interno, el cual es una herramienta administrativa sustancial para alcanzar con mayor eficiencia los objetivos y metas de las instituciones públicas, elevar su desempeño, cumplir con la normativa aplicable y consolidar la transparencia y rendición de cuentas</p>	<p>Dirección De Planeación Y Evaluación Del Desempeño, y Dirección de Proyectos de Obras Públicas y Dirección de Planeación de Obras y Contratación.</p>
<p>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</p>	<p>Coordinar esfuerzos con la Secretaría de Desarrollo Social del municipio, para capacitar al personal de la Secretaría de Obras Públicas en el uso del CUIS.</p> <p>Definir el tipo de obras en el que resulta factible y benéfica la obtención de información de la población atendida.</p> <p>Puede considerar, en una etapa piloto, las obras de pavimentación, espacios públicos, Drenaje y Agua Potable, en las cuales se puede tener identificado al conjunto de beneficiarios.</p>	<p>Obtener información que sustenta el cambio positivo en las conductas, actitudes o condiciones de vida de la población beneficiada directamente por las obras realizadas por el programa.</p> <p>Contar con información oportuna confiable sistematizada y pertinente del programa, al relacionar la obra entregada y el cambio en la calidad de vida.</p>	<p>Secretaría de Obras Públicas y Secretaría de Desarrollo Social.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.			
Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
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.	Una vez recabada la información, analizarla y obtener información para fines de seguimiento de beneficiarios.		
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.	<p>Evaluar la posibilidad de capacitar o contratar personal para implementar un sistema de gestión de la información generada por el programa vinculado al ciclo de la obra pública desde la planeación hasta el momento de la liberación de la garantía de vicios ocultos. Que considere los manuales y reglamentos que tiene la SOP al respecto.</p> <p>Que se incluya el registro de evidencias de avance de indicadores, esto es, los medios de verificación.</p> <p>Especificar que el sistema genere como productos informes, reportes y formatos de ficha técnica de indicadores, Tabla Maestra de Indicadores, Matriz de Seguimiento al Cumplimiento de Metas, para ser publicados en el Portal Oficial del Municipio.</p>	<p>Aumentar la productividad administrativa de la Secretaría de Obras Públicas.</p> <p>Control y concordancia de la información presentada en diversos documentos, generados a partir de una misma base de datos.</p>	Dirección de Planeación de Obras y Contratación.
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.	<p>Realizar una investigación documental sobre los diversos programas de inversión en infraestructura física, sobre los resultados que produce, para contrastar los que obtiene el PPSOP.</p> <p>Verificar si existe una estrategia o una buena práctica que puede ser implementada por el PPSOP. La Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción cuenta con diversas publicaciones sobre los resultados generados por la obra pública, que pueden ser consultados y referencias para los fines del programa.</p> <p>Evaluar la posibilidad, mediante un análisis de evaluabilidad, de realizar una evaluación de impacto a fin de constatar que los resultados de nivel de Fin y Propósito son producidos en cierta medida por el PPSOP.</p>	<p>Contar con evidencia sobre los resultados obtenidos por el programa a fin de sustentar las mejoras o ampliación de alcances del programa.</p> <p>Verificar que los indicadores miden resultados relacionados directamente con el programa, o en su caso, sustentar la decisión de sustituirlos.</p>	Dirección de Planeación de Obras y Contratación.

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.			
Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
<p>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.</p>	<p>Verificar la construcción del árbol de problemas o necesidad, donde se cite le problema público con la estructura [Población/área de enfoque] + [Problema o necesidad].</p> <p>Adicionalmente puede agregar ubicación, magnitud, del mismo.</p> <p>Las relaciones lógico-causales en la estructura del árbol de problema se validan con la pregunta ¿por qué...? y cuya respuesta debe ser la causa inferior. Ej. ¿Por qué la obra pública tiene observaciones de auditoría?, porque los procesos de supervisión son deficientes. ¿Y por qué son deficientes? Porque la capacitación es inadecuada.</p> <p>Como ejemplo de la formulación de problema: [La población zonas de atención prioritaria en el Municipio de Monterrey] + [Carece de infraestructura de servicios básicos]; además, es preferible que no se emplee la frase “Falta de...” para definir el problema o alguna de sus causas.</p> <p>Puede considerar no definir un problema sino una necesidad, entendida esta como la atención de un mandato de la ley para la Administración Municipal.</p>	<p>El programa contará con un objetivo de propósito más claro, medible y monitoreables al adoptar la estructura recomendada por la SHCP, la redacción del propósito es más clara.</p> <p>Se fortalece la estructura lógico-causal en el árbol de problema y en consecuencia el árbol de objetivo.</p>	<p>Secretaría de Obras Públicas, Dirección de Planeación de Obras y Contratación.</p>
<p>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.</p>	<p>Incluir en el diagnóstico del programa información que, de sustento tanto al problema como a las causas, que demuestre su importancia.</p> <p>De acuerdo con el problema o área de enfoque definido, recurrir a estadísticas propias sobre las necesidades de infraestructura, cuál es la causa de su situación. Hacer uso de estadísticas de INEGI, CONAGUA, CONAPO, SCT, CONAGUA.</p>	<p>La Unidad Responsable contará con evidencia relacionada con las causas del problema y se justificará entonces el conjunto de acciones y componentes del programa.</p>	<p>Secretaría de Obras Públicas, Dirección de Planeación de Obras y Contratación.</p>
<p>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</p>	<p>Realizar el análisis de árbol de árbol de problema y objetivo, en el cual se tenga como efecto -fines, una relación con los ODS.</p> <p>Realizar una mesa de trabajo para redactar del resumen narrativo de Fin, de manera que incluya conceptos de los ODS a que haya sido vinculado, valorar la adopción de un indicador</p>	<p>Fortalecer la vinculación de los objetivos del programa con los ODS.</p> <p>El gobierno municipal contribuye a lograr los ODS desde lo local, dada su cercanía con la población.</p>	<p>Dirección de Planeación de Obras y Contratación.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.			
Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
seguimiento a alguno de los indicadores correspondientes a los ODS para medir la contribución del programa.	y metas que corresponda al ODS elegido.		
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.	Definir un área de influencia de la obra o proyecto de la Secretaría. Obtener Proyecto Ejecutivo de cada obra, o investigación del sitio Espacio y datos del INEGI.	Se identifica con claridad para los operadores del programa a la población beneficiada con obras públicas. Se podrán medir resultados sobre la población en el mediano y largo plazo.	Dirección de Proyectos de Obras Públicas y Dirección de Planeación de Obras y Contratación.
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”.	Una vez atendidas las recomendaciones relacionadas con la definición del problema y el esquema lógico causal, definir el resumen narrativo del propósito con la estructura: [Población o área de enfoque] + [verbo presente]+ [Resultado logrado]. A continuación, los componentes se expresan con la estructura [Producto / servicio] + [Verbo Pasado Participio] + [Complemento descriptivo]. Es importante que las actividades asociadas a cada componente sean procesos secuenciales para producir el componente.	Permite identificar con mayor claridad a la población objetivo y en consecuencia a la población o área de enfoque atendida. Identificar con claridad qué tipo de servicio, producto o apoyo ha sido puesto a disposición de la población.	Dirección de Proyectos de Obras Públicas y Dirección de Planeación de Obras y Contratación.
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.	Realizar una mesa de trabajo en la cual se analice la calidad de los indicadores mediante los criterios CREMAA. Para evaluar la calidad de los indicadores, los responsables del programa pueden considerar que: El nombre del indicador es la expresión que lo identifica y que manifiesta lo que se desea medir con él. Un nombre adecuado, no debe repetir la redacción del objetivo, ni repetir el método de cálculo,	Además del cumplimiento a la normativa emitida por el CONAC en materia indicadores de resultados, la Unidad Responsable contará con indicadores de mayor calidad, con un monitoreo idóneo sobre los objetivos que busca el programa.	Dirección de Planeación de Obras y Contratación

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.			
Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
	<p>e incluye la unidad de medida del indicador como porcentaje o tasa. La definición del indicador relaciona las variables que integran al indicador.</p> <p>Observar, que los indicadores absolutos tales como “número de...” no son de uso recomendado pues impiden realizar un cálculo con respecto a otras variables y no son aceptables para nivel estratégico.</p> <p>Cumplir que los indicadores sean monitoreables, lo que significa que el medio de verificación y el método de cálculo deben estar a disposición de la persona interesada de manera pública, acorde a la frecuencia de cálculo. Como referencia, el Manual para el Diseño de Indicadores de CONEVAL, 2013, páginas 57-59, proporciona información clara en esta materia.</p>		
<p>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.</p>	<p>Realizar mesas de trabajo, en la cual el personal responsable del programa, auxiliado por el personal de mayor experiencia en PbR y diseño de indicadores, revise la concordancia entre objetivo a medir, nombre del indicador, definición, método de cálculo, variables, unidades, dimensión de indicar, línea base, tendencia, meta, y frecuencia de medición.</p> <p>De acuerdo con cada nivel de la MIR, es preferible que a nivel gestión se consideren indicadores de eficiencia, economía, y calidad, en tanto, para el nivel estratégico eficacia y eficiencia. Así mismo, la frecuencia de medición para el nivel de gestión se prefiere menor a 6 meses y en el nivel estratégico semestral o anual.</p>	<p>La Unidad Responsable del programa y los encargados del Sistema de Evaluación al Desempeño, contarán con información homologada que permite un monitoreo de mayor confiabilidad para la Administración y la población interesada.</p>	<p>Dirección de Planeación de Obras y Contratación</p>
<p>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</p>	<p>Definir un tipo de cobertura ya sea sobre una población o un área geográfica donde se realizarán las obras y proyectos del programa.</p> <p>Caracterizar a la población o área geográfica. Esto es describir las propiedades o cualidades de la población o áreas geográficas de interés.</p> <p>Definir prioridades de atención, ubicación de obras estratégicas para el Plan Municipal de Desarrollo.</p>	<p>Focalizar el uso de recursos públicos en obras de infraestructuras.</p> <p>Ejercer eficientemente el recurso público municipal.</p> <p>Atender con prontitud a las poblaciones que padecen desigualdad, pobreza y pobreza extrema, o situación de vulnerabilidad.</p>	<p>Dirección de Planeación de Obras y Contratación.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.			
Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
recursos propios que ejerza.	Definir las poblaciones o áreas que serán atendidas en el periodo de la Administración municipal y en cada año.		
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.	Elaborar un registro de la cobertura del programa en cada ejercicio presupuestal que opere, es decir los cambios incrementales en la cobertura en medido con un indicador de cobertura, que puede ser porcentaje de vialidades municipales con pavimentos nuevos y el total de vialidades sin pavimentos, pavimentos altamente deteriorados.	La Unidad Responsable del programa contará con información sobre la evolución de la cobertura del programa, información sobre las necesidades de priorización para solicitar recursos al Ayuntamiento con base en evidencia.	Dirección de Planeación de Obras y Contratación.
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.	<p>Evaluar la factibilidad de implementar un Sistema de Evaluación al Desempeño (SED) que Integre en un solo paso la captura del diseño de indicador; validar su información, posteriormente, se abra a usuarios específicos para la captura de información y evidencia que sustente el avance de indicadores. Finalmente, genere los reportes necesarios para el monitoreo de indicadores de manera operativa y ejecutiva acorde al nivel de información que exija el Ayuntamiento, el presidente municipal, los titulares de secretarías y direcciones, así como la población interesada; ejemplo de ello son tableros de control, que presentan de una manera gráfica el avance de indicadores en una vista ejecutiva o a detalle. Ya sea por Eje del Plan Municipal de Desarrollo, por Dependencia, por programa, Componente o actividad.</p> <p>Evaluar la pertinencia capacitar al personal relacionado con el monitoreo de indicadores a fin de homologar criterios, procedimientos y estructuras para el diseño, aprobación monitoreo y seguimiento de indicadores. Como referencia de consulta el Manual para el diseño y construcción de indicadores (CONEVAL, 2014) provee una guía para conceptualizar el diseño de indicadores en todas sus etapas y elementos, así mismo los Lineamientos para la Construcción de Indicadores de Desempeño del CONAC</p>	Con la Implementación de un Sistema de Evaluación al Desempeño coordinado entre la Tesorería Municipal, la Contraloría Municipal, se agiliza los procesos monitoreo de indicadores por parte de los responsables de los programas	Secretaría de Obras Públicas, Tesorería Municipal y la Dirección de Planeación y Evaluación del Desempeño de la Contraloría Municipal; y Dirección de Informática de la Secretaría Administrativa.

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.			
Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
	<p>(2013).</p> <p>Un punto relevante es la confusión que existe en el cálculo de indicadores. Las tasas de cambio se usan al comparar un estadio de una misma variable en el periodo anterior con el actual; un porcentaje, evalúa la misma variable en el mismo periodo. No se recomienda el uso de indicadores absolutos o conteos porque no proporcionan información suficiente para fines de resultados. Formular metas acordes con las metas son objetivos numéricos para alcanzar, en tanto la línea base es el valor de referencia o valor actual de la situación que mide el indicador. Si el indicador mide una situación negativa como Hechos de tránsito, el sentido del indicador sería deseable descendente, la disminución de hechos de tránsito.</p>		
<p>18 - Especifica - 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.</p>	<p>Elaborar cartas compromiso en el que se establezca las características de calidad que debe cumplir la ejecución de obra pública en un lenguaje para los ciudadanos.</p> <p>Implementar una encuesta de satisfacción del ciudadano, que puede ser aplicada en campo o digital.</p> <p>Sistematizar y analizar la formación para medir el grado de satisfacción de en la calidad de la atención, la obra realizada, la valoración de la gestión municipal, entre otras que sean de interés para la Secretaría.</p>	<p>Conocer el grado de satisfacción del ciudadano beneficiario de la obra pública.</p> <p>Contar con elementos para la toma de decisiones estratégicas y de gestión del programa, para aumentar o mantener el grado de satisfacción del beneficiario y de la población en general.</p>	<p>Dirección de Planeación de Obras y Contratación.</p>
<p>19 - Especifica - 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.</p>	<p>Analizar la factibilidad de incorporar indicadores para medir los resultados de nivel estratégico. Estos indicadores tienen la característica de que no están controlados por el programa, pues las variables de interés están en los resultados que genera el programa.</p> <p>Puede considerar la medición de desigualdad con el índice de Gini; Índice de Ciudades Resilientes, en su componente transporte no motorizado, (IMCO, 2020), el índice de Ciudades Sostenibles (Laboratorio Nacional de Políticas Públicas, 2021), Índice de</p>	<p>La medición de efectos netos o resultados de largo plazo requiere de indicadores especiales que no están bajo el control del programa.</p> <p>Objetividad en la medición de efectos asociados con el programa.</p> <p>Independencia en la generación de la información utilizada para la medición del indicador.</p> <p>Certeza y confianza para el ayuntamiento sobre los resultados</p>	<p>Dirección de Planeación de Obras y Contratación.</p>

Objetivo específico: Fomentar entre el personal responsable del programa el aprendizaje orientado a mejorar diversas áreas del programa hacia resultados tangibles.			
Recomendaciones	Acciones propuestas	Resultados esperados	Responsables
	<p>Ciudades, otra referencia es el índice de ciudades prósperas (ONU, 2018) pues tiene un componente que mide la infraestructura de Desarrollo.</p> <p>Hacer uso de las tecnologías de la información para sistematizar y analizar la información de indicadores estratégicos.</p>	<p>del programa.</p> <p>La frecuencia de la publicación del índice puede ser una desventaja ya que en muchas de las veces la medición supera el periodo de la Administración.</p>	
<p>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.</p>	<p>Analizar el efecto transversal que se manifiesta respecto al derecho humano de Movilidad, al agua, mediante la operación de programas de la Administración Municipal como Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, mediante la construcción de Infraestructura para la movilidad. Reconocer en el diagnóstico la contribución del programa a la política municipal de movilidad.</p>	<p>La Administración contará con evidencia respecto a la atención de una política pública reconocida en el Plan Municipal de Desarrollo, como lo es la de Movilidad, Políticas de Desarrollo Social y Económico que requieren de la infraestructura física para su consecución, a la cual se han asociado objetivos y metas estratégicas.</p>	<p>Dirección de Planeación de Obras y Contratación</p>
<p>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.</p>	<p>Mediante una matriz de riesgos, donde se evalúe la probabilidad de reducción de recursos y la magnitud de impacto en la ejecución del programa. Si de la evaluación se determina un riesgo alto, elaborar un plan de acción como puede ser la reducción de metas, optar por otras fuentes de financiamiento.</p>	<p>La Secretaría de Obras Públicas contará con mayor certeza de una fuente de ingreso constante a mediano y largo plazo para las actividades de modernización y mantenimiento de la señalización vertical y horizontal, reingeniería de tránsito, cultura vial e implementación de operativos de control vehicular.</p>	<p>Dirección de Planeación y Contratación de la Secretaría de Obras Públicas y Dirección de Planeación Presupuestal de Tesorería Municipal.</p>

Conclusiones

A partir de esta evaluación de consistencia y resultados a los programas de Movilidad, Construcción y Mantenimiento de Calles y Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas del ejercicio fiscal 2020 una conclusión general es que estos cumplen con la normativa, sin embargo, el diseño de los programas a cargo de la Secretaría de Infraestructura Vial y la Secretaría de Obras Públicas, no son consistentes con las actividades sustantivas que realizan, en sus resultados cuenta con diversas oportunidades y debilidades concentradas principalmente en el diseño, cobertura y focalización, e indicadores. Por cada apartado de la evaluación enseguida se resumen las principales conclusiones en lo particular para cada programa.

Diseño

Las Unidades Responsables de los programas proporcionaron los diagnósticos de los programas del ejercicio 2021 y las matrices de indicadores para resultados tanto del 2020 como del 2021.

El problema central que atienden los programas se define como una situación negativa con excepción del programa a cargo de la Secretaría de Obras Públicas. Sin embargo, es necesario expresar en su definición de problema, a la población o área de enfoque que lo padece e incorporar una idea de magnitud de este. En el diagnóstico, requiere incorporar evidencia teórico-empírica que sustente la intervención de la Administración Municipal, exponer la magnitud de las causas y del problema o necesidad por atender proporciona una perspectiva de la importancia en la agenda de gobierno.

El programa, por medio de sus objetivos a nivel de Fin y Propósito, está alineado con estrategias del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, así como los instrumentos de planeación estatal, sin embargo, requiere acciones para perfeccionar su medición con indicadores de nivel estratégico. Si bien los indicadores que se toman en cuenta provienen de los instrumentos de planeación, no reúnen las características para ser estratégicos.

Adicionalmente, en el diagnóstico se identificó para los tres programas la necesidad de identificar con mayor especificidad a la población potencial y objetivo o área de atendida, con su descripción o caracterización y su cuantificación.

Si bien el diagnóstico no brinda la suficiente información sobre su población, las actividades de los programas recolectan información de los usuarios y beneficiarios para generar información socioeconómica de quienes acuden o participan de ellos, por lo que se refleja como una oportunidad de sistematizar la información y emplearla en la toma de decisiones.

Por otra parte, la formulación de los resúmenes narrativos de Propósito y Componentes, no se sigue los lineamientos que al efecto ha hecho CONEVAL o la SHCP para el diseño de programas. Por lo cual no se identifican con claridad la población o área de enfoque, la situación deseada por el programa, ni los medios para lograrlo.

Así mismo en el diseño de los indicadores, tanto de gestión como estratégicos, no cumplen las características claros, relevantes, económicos, monitoreables, adecuados y de aporte marginal, a su vez, los datos de las fichas técnicas de indicador no cumplen las características establecidas por el CONAC, el monitoreo que se da a los indicadores resulta insuficiente para controlar la calidad de la información. Cabe señalar, que los medios de verificación citados por los indicadores no son públicos por lo que su verificación se realizó con datos presentados por la Unidad Responsable.

Es importante señalar que los programas operan en condiciones de complementariedad con diversos programas de la Administración Pública Estatal. Esto permite que el Municipio ampliar la atención de las áreas de interés en las que se desarrollan las acciones de cada programa.

El programa Movilidad moderniza la red de semaforización para optimizar el flujo vehicular mediante la operación de semáforos, proyecto que complementa los objetivos del Fideicomiso para el Sistema Integral de Tránsito Metropolitano (SINTRAM).

El Programa Construcción y Mantenimiento de Calles, asegura que los pavimentos de las vialidades de Monterrey brinden los niveles de servicio necesarios para un desplazamiento seguro y confortable, además de mejorar la imagen urbana; lo que contribuye con el Sistema de Caminos de Nuevo León, pues mantiene a continuidad pavimentos carreteros que conectan con las vialidades de Monterrey.

El Programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, desarrolla una amplia gama de obra. Principalmente mediante obras de pavimentación, en las que se incluyen infraestructuras básicas de agua potable, drenaje, electrificación; acerca los servicios a las viviendas, labor que se ve complementada con las acciones del Ejecutivo Estatal mediante el ejercicio de los recursos del Fondo de Infraestructura Social para las Entidades, que atiende a población en pobreza extrema y rezago social para mejorar la vivienda y proveer de servicios básicos.

Planeación estratégica

Los tres programas sujetos de esta evaluación se originan en un plan estratégico que deriva del Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021, los cuales contemplan horizontes de planeación de 1 a 3 años. En ellos se determinan las metas y objetivos a los cuales se han asignado indicadores específicos para el PMD, o el POA, y que son retomados en la MIR del Programa. La formulación de los instrumentos de planeación se encuentra de manera pública en el Portal Oficial del Municipio.

Los programas no han sido evaluados previamente, sin embargo, en el caso de la Secretaría de Obras Públicas, los fondos que ejerce si han sido evaluados. Los aspectos susceptibles de mejora derivados han sido atendidos y sus resultados publicados en el Portal Oficial del Municipio.

Con fines de mejora continua, los análisis de evaluabilidad proporcionan a la Unidad Responsable una mejor perspectiva sobre sus posibilidades y necesidades de evaluación. De entre los diversos tipos de evaluación que pueden aplicarse a los programas sujetos de esta evaluación, cobra relevancia la evaluación con enfoque al desarrollo sostenible, la Agenda 2030 y los Objetivos del Desarrollo Sostenible, ya que es una estrategia de evaluación tomada por la Auditoría Superior de la Federación a aplicar tanto al gobierno federal como en las Entidades Federativas.

Evaluar los programas con un enfoque al Desarrollo Sostenible, será benéfico para anticipar una buena respuesta a las acciones de fiscalización superior local.

La Información que generan los programas es compilada sin aprovechar las tecnologías de la información, con herramientas colaborativas en tiempo real, y sin estrategia de sistematización. Lo que afecta de manera negativa la confiabilidad y validación de la información. Esto, se pone de manifiesto con la evaluación hecha para los indicadores de los tres programas. Por su naturaleza, los programas no consideran la recopilación de información sociodemográfica de la población beneficiaria o usuaria, no obstante, es una oportunidad recopilarla para realizar una comparación de los resultados del programa en los escenarios anterior y posterior a la ejecución de los programas.

Cobertura y focalización

En los diagnósticos de los programas no se cuenta con análisis apropiado de la cobertura del programa y de la estrategia a seguir para su atención. Derivado de la definición de la población del programa, la Unidad Responsable encuentra una limitación para definir la estrategia de atención, por lo que hay forma de saber cómo ha evolucionado la cobertura de los programas.

Una fortaleza del programa Movilidad es la estrategia de modernización de la red de semáforos del municipio, lo cual contribuye a mejorar las condiciones de movilidad peatonal y vehicular, al incidir en menor costo de operación y mayor duración con el uso de luces led, lo cual permite mantener sus resultados por mayor tiempo. Respecto a su cobertura, se presenta la oportunidad de identificar con mayor facilidad la población o área de enfoque a atender, al considerar llevar las pláticas de cultura vial hacia estrategias de Cultura cívica o Prevención del Delito.

El programa Construcción y Mantenimiento de Calles cuenta con una herramienta novedosa que fortalece la comunicación entre la administración municipal y la ciudadanía. La aplicación “Reporta Monterrey” permite que las personas a través de sus teléfonos inteligentes reporten los daños al pavimento, la aplicación determina la ubicación georreferenciada del daño y el usuario captura imágenes del sitio. Los reportes hechos mediante la aplicación presenten una mayor tasa de respuesta por la Unidad Responsable. Como oportunidad, el programa cuenta con lineamientos para sus actividades sustantivas, cuyos productos pueden ser incorporados a la Matriz de Indicadores para resultados en el nivel de Actividades.

A su vez, el Programa Construcción y Mantenimiento de Calles, en materia de contratos de adquisiciones puede fortalecer la descripción de insumos adquiridos, y citar las normas de calidad, medición y pago que debe cumplir el proveedor. En el mismo tenor, la formulación del presupuesto del programa puede calcular el costo de sus componentes y actividades con la finalidad de monitorear el ejercicio del presupuesto y los resultados logrados.

La Unidad Responsable de Construcción y Mantenimiento de Calles cuenta con información para el monitoreo de sus indicadores, pero esta puede ser sistematizada adecuadamente para mantener un monitoreo de indicadores y reportar los diversos documentos de manera íntegra y actualizada.

Respecto a la participación ciudadana en la planeación, ejecución y evaluación del programa de Construcción y Mantenimiento de Calles, la Unidad Responsable tiene la oportunidad de hacer partícipe a la ciudadanía en acciones de contraloría social o aquella que evalúe de mayores beneficios para el programa y la ciudadanía. Análogamente, mediante la aplicación “Reporta Monterrey”, es posible dar un seguimiento a los usuarios para evaluar el grado de satisfacción respecto de servicio y la calidad en la atención recibida, lo que fortalece la relación entre la administración y la ciudadanía.

En cuanto al programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, cuenta con un fuerte marco normativo desde la legislación federal como la estatal. La Unidad Responsable ha desarrollado manuales y lineamientos para orientar adecuadamente las acciones de correspondientes al ciclo de la obra pública.

Para el monitoreo de sus indicadores, el auxilio de un desarrollo informático puede ayudar a monitorear los indicadores de modo que los diversos reportes que presentan los resultados del programa sean convergentes.

Operación

Los componentes del programa Movilidad requieren la elaboración de diagramas de flujo para esquematizar sus procesos. Por su parte, los programas de Construcción y Mantenimiento de Calles, así como el de Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas cuentan con diagramas para los procesos sustantivos, en la Matriz de Indicadores, se definieron componentes relativos al cumplimiento de programas de atención a peticiones ciudadanas y cumplimiento a los programas operativos.

En cuanto a los procesos de adquisición, la Unidad Responsable del Programa Movilidad, de acuerdo con información proporcionada por personal responsable del programa, cuenta con procesos documentados, sin embargo, no han sido publicados en el Portal Oficial del municipio, por lo que se omite un pronunciamiento respecto al proceso seguido para la adquisición de insumos para la ejecución de componentes. En tanto, Construcción y Mantenimiento de Calles, así como el de Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas, siguen la norma correspondiente a su área, el marco de la Ley de Obra Pública.

Los operadores de los programas no visualizan alguna limitación presupuestal para allegarse de los recursos económicos para la realización de los programas. De igual modo, los operadores de los programas, luego de la contingencia sanitaria por COVID-19, ésta no fue percibida como un obstáculo para el cumplimiento de sus metas.

Los procesos de adquisición de insumos, así como para la adjudicación de los contratos, se define principalmente con la realización de licitaciones públicas o invitaciones restringidas dentro del marco legal, con lo cual se garantiza la calidad, precio y oportunidad en las mejores condiciones para el Municipio.

El control del ejercicio de las acciones de los programas se tiene documentado según los procesos que marca la normativa, sin embargo, no se hacen públicos en el Portal Oficial del Municipio. En este respecto:

Respecto al programa de Movilidad se presentaron listados de las acciones realizadas, sin embargo, no se documenta su proceso para la adquisición de insumos, ni como se determina la cantidad de insumos a adquirir.

No se proporcionó información de las acciones realizadas con los insumos adquiridos con relación al programa de Construcción y Mantenimiento de Calles. Es aquí donde la consistencia del programa se compromete, pues como componentes se define el cumplimiento de programas de bacheo o de solicitudes ciudadanas, sin hacer referencia a los productos terminados.

En cuanto al programa de Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas se identifican también inconsistencia en sus componentes y las acciones que realiza. Mientras sus componentes enuncian como productos el cumplimiento de programas, su actividad sustantiva se relaciona con la ejecución de obra pública.

Por otra parte, los tres programas tienen fuentes de información que se administran en archivos independientes, por lo que la confiabilidad se ve comprometida. Se carece de protocolos para el cuidado de datos, presenta discrepancias en los reportes que usan las mismas fuentes de información, y finalmente no generan la información para análisis e investigación.

Dada la deficiencia en la administración de la información, el avance de los indicadores presenta deficiencias al comparar los resultados logrados y las metas establecidas. Ya sea por usar un método de cálculo distinto al definido para el indicador o por metas superadas en más del 100%, se hacen patentes diversas deficiencias que sesgan los resultados alcanzados.

Con los instrumentos de rendición de cuentas, los programas tienen eco en el Informe de Gobierno al citar los avances que han tenido. Sin embargo, los medios de verificación de los programas no son públicos en el Portal Oficial del Municipio.

Percepción de la población o área de enfoque atendida

Los programas presupuestarios carecen de herramientas diseñadas *ex profeso* para evaluar la satisfacción de los usuarios o beneficiarios. Actualmente para la Administración Pública, la opinión del ciudadano sobre su desempeño es tomada en cuenta para ratificar o corregir la toma de decisiones. Medir la satisfacción del ciudadano respecto a las acciones de los programas fortalece la confianza hacia las instituciones, empodera al ciudadano y fomenta los ejercicios de participación ciudadana.

Resultados

Los programas cuentan con registros de las actividades que realizan. Cada Unidad Responsable tiene documentado en hojas de cálculo para posteriormente calcular los avances de indicadores asociados a cada objetivo. De este modo, los resultados de los programas únicamente están documentados en los registros de avance de los indicadores. Con relación a resultados de largo plazo asociados exclusivamente a los programas, no se encontró información que permita conocer los efectos netos generados por los servicios que ofrecen.

Realizar un *benchmarking* es una buena práctica con la cual los programas pueden documentar sus resultados de largo plazo, es al comparar las acciones propias con las que se han realizado en

otros municipios y valorar los resultados logrados. Incluso mostrar estrategias innovadoras en el Municipio como referente para otras instancias.

Enfoques transversales

Es importante reconocer que los programas sujetos de esta evaluación contribuyen a desarrollar la política de movilidad establecida en el Plan Municipal de Desarrollo 2019 - 2021. La política de movilidad cuenta con diversas aristas para lograr que las personas y sus mercancías se desplacen de manera segura, sostenible, y confortable hacia sus destinos. Estos programas realizan acción para generar vías de comunicación municipal que cumplan con las características enunciadas. Sin embargo, no se desarrollaron enfocadas hacia un problema en común, es decir en un diseño vertical donde cada Unidad Responsable desarrolla el programa según las funciones y facultades conferidas en su normativa orgánica para llevar a cabo los objetivos de planeación. Reconocer dentro de sus diagnósticos la transversalidad de los programas visualiza la posibilidad de estructurar un programa focalizado hacia el problema y un mismo fin en común. Otra política la cual contribuye el programa Promoción Planeación y Supervisión de Obras Públicas es el

De igual manera, los programas sujetos de esta evaluación, a través de sus acciones permiten a las personas ejercer diversos derechos humanos como el Derecho a la Movilidad Sostenible, recientemente reconocida en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Por otra parte, dado que el Plan Municipal de Desarrollo y sus estrategias están vinculadas con los Objetivos del Desarrollo Sostenible y estos están basados en los Derechos Humanos, los programas contribuyen de diferentes maneras al goce de uno más derechos. Al garantizar la Movilidad urbana de las personas, estas pueden ejercer otros derechos como la Educación o el Acceso a la Salud.

En la planeación municipal, se definieron diversas estrategias y metas en el ámbito social, ambiental y económico. No obstante, los programas no cuentan con información que haga visible su contribución al logro de objetivos definidos en el Plan Municipal de Desarrollo, así como las metas definidas en sus indicadores. Con base en el análisis del Plan Municipal de Desarrollo, los tres programas contribuyen disminuir las carencias sociales por accesos a los servicios básicos; con pavimentos en condiciones óptimas para su operación es posible que los automotores disminuyan la emisión de contaminantes. En lo social, la infraestructura deportiva fomenta la salud.

Referencias y anexos

- Céntrico. (2020). *PIMUS Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable*. Obtenido de: https://centrico.mx/?page_id=323
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (1995). *Repositorio CEPAL*. Obtenido de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27965/S9450705_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=Focalizar%20consiste%20en%20concentrar%20los,esa%20poblaci%C3%B3n%2C%20a%20fin%20de
- Cuellar Martín, E., Del Pino Matute, E., & Ruíz López, J. (2009). *Guía para la evaluación de la calidad de los Servicios Públicos*. Madrid: Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios. Obtenido de: http://www.aeval.es/export/sites/aeval/comun/pdf/calidad/guias/Guia_evaluacion_calidad.pdf
- Deloitte. (2015). Deloitte México. (Y. R. Galaz, Ed.) Obtenido de <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/mx/Documents/risk/COSO-Sesion1.pdf>
- Diario Oficial de la Federación (2020). *Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos para la constitución, actualización, autenticidad, inalterabilidad, seguridad y difusión de la información del Padrón de Beneficiarios*.
- Dirección General de Calidad de los Servicios. (1999). *Satisfacción de los ciudadanos y ciudadanas en la Comunidad de Madrid*. Madrid: Biblioteca Virtual de la Comunidad de Madrid.
- Espinosa, R. (2018). Roberto Espinosa. *Benchmarking: qué es, tipos, etapas y ejemplos*, Obtenido de: <https://robertoepinosa.es/2017/05/13/benchmarking-que-es-tipos-ejemplos/>
- IMCO. (2020). *Índice de Competitividad Urbana, 2020*. Instituto Mexicano para la Competitividad. Obtenido de: <https://imco.org.mx/indices/ciudades-resilientes/resultados/entidad/030-monterrey>
- Laboratorio Nacional de Políticas Públicas. (2021). *Índice de Ciudades Sostenibles 2018*. Obtenido de: <https://indicedeciudadessostenibles2018.inpáginascide.edu/>
- Limón Limón, R. (2007). *Propuesta para el Diseño y Control en campo de las Mezclas Asfálticas Normales de granulometría densa o semidensa*. (Asociación Mexicana de Asfaltos, Ed.) Asfáltica, Revista Técnica (8), 9.
- Municipio de Monterrey (2020). *Lineamiento para la Operación y Seguimiento del Sistema de Evaluación del Desempeño*. Obtenido de: [http://portal.monterrey.gob.mx/pdf/new/Instructivos/Lineamiento para la Operacion y Seguimiento del Sistema de Evaluacion del Desempe%C3%B1o.pdf](http://portal.monterrey.gob.mx/pdf/new/Instructivos/Lineamiento_para_la_Operacion_y_Seguimiento_del_Sistema_de_Evaluacion_del_Desempe%C3%B1o.pdf)

Mathelín Leyva, C. R. (s.f.). *Sistemas de Información para la Industria de la Construcción*. VLex, 13 - 17.

ONU. (2018). ONU-HABITAT MEXICO. *Índice de Ciudades Prósperas*. Obtenido de: https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/cpi/2015/19039_Monterrey.pdf

Secretaría de Bienestar. (2021). *Programa de capacitación de la planeación del Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social*. Ciudad de México: Gobierno de México. Obtenido de: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/620391/Programa de Capacitaci n F AIS 2021.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/620391/Programa_de_Capacitaci_n_F_AIS_2021.pdf)

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2012). *Acciones para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial*. Obtenido de: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/ajardon/Material/Acciones_Seguridad_Vial.pdf

SHCP (2020). *Material del Diplomado en Presupuesto Basado en Resultados*.

SHCP. (2021). *Transparencia Presupuestaria. Deflatores del Producto interno Bruto*. Obtenido de: https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Presupuesto/Programacion/Deflatores/Deflatores_PIB.xlsx

Anexo 2.1. Matriz de Indicadores para Resultados del programa Movilidad 2020.

Nivel	Objetivo / Resumen narrativo	Nombre del indicador	Medios de verificación	Supuestos
Fin	Contribuir a la disminución de personas lesionadas mediante la reducción de hechos de tránsito.	Porcentaje de disminución de lesionados en hechos de tránsito.	Base_de_datos_de_estadistica_2019_2021 de la Dirección de Tránsito.	La ciudadanía conoce la importancia de las conductas y consecuencias de no respetar las reglas de tránsito.
Propósito	El Municipio de Monterrey disminuye los hechos de tránsito.	Hechos de tránsito registrados.	Base_de_datos_de_estadistica_2019_2021 de la Dirección de Tránsito.	La ciudadanía conoce la importancia de las conductas y consecuencias de no respetar las reglas de tránsito.
Componente 1	Proporcionar mantenimiento a señales y semáforos dañados para su buen funcionamiento.	Cantidad de mantenimientos realizados a señales.	Bitácora de Coordinación de operativo vial autorizada por la Dirección de Señalización y Dispositivos Viales de la SIV.	El plan anual de adquisiciones se realiza correctamente.
Actividad 1.1	Modernización del señalamiento vial.	Cantidad de señales de tránsito instalados.	Bitácora de Coordinación de operativo vial autorizada por la Dirección de Señalización y Dispositivos Viales de la SIV.	El plan anual de adquisiciones se realiza correctamente.
Actividad 1.2	Modernización de los sistemas semaforicos.	Cantidad de semáforos rehabilitados.	Bitácora de Coordinación de operativo vial autorizada por la Dirección de Señalización y Dispositivos Viales de la SIV.	El plan anual de adquisiciones se realiza correctamente.
Componente 2	Intersecciones con diseño geométrico adecuado.	Cantidad de intersecciones corregidas.	Intersecciones corregidas.	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad.
Actividad 2.1	Realizar estudios que justifiquen las modificaciones en las intersecciones.	Estudios de modificación en intersecciones.	Estudios de modificación en intersecciones realizados.	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad.
Actividad 2.2	Elaborar proyectos de modificación en vialidades.	Proyectos de modificaciones viales.	Proyectos de modificaciones viales realizados.	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad.
Componente 3	Implementar operativos viales.	Operativos anti-alcohol realizados.	Base_de_datos_de_estadistica_2019_2021 de la Dirección de Tránsito.	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad.
		Operativos realizados por circular a exceso de velocidad en zona urbana.	Base_de_datos_de_estadistica_2019_2021 de la Dirección de Tránsito.	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad.
		Operativos realizados tipo carga pesada por exceso de dimensiones.	Base_de_datos_de_estadistica_2019_2021 de la Dirección de Tránsito.	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad.
Actividad 3.1	Emitir reportes estadísticos de accidentes viales para la generación de estrategias de prevención de en temas de vialidad.	Elaborar reportes para la recopilación de estadísticas de accidentes viales.	Reportes estadísticos.	Los agentes de tránsito hacen valer el reglamento vigente y utiliza los métodos adecuados para procesar a los conductores.
Actividad 3.2	Implementar supervisión en los operativos viales.	Actividades de supervisión a operativos viales realizados.	Bitácora de Supervisión.	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad.
Componente	Implementar pláticas de cultura vial	Pláticas informativas realizadas sobre	Base_de_datos_de_cultura_vial_2019_	Se mantiene la prioridad en programas

Nivel	Objetivo / Resumen narrativo	Nombre del indicador	Medios de verificación	Supuestos
4		cultura vial a escuelas (kínder, primaria y secundaria).	2021 de la Dirección de Tránsito y/o lista de asistencia a pláticas.	de movilidad y educación vial.
		Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial a empresas.	Base_de_datos_de_cutura_vial_2019_2021 de la Dirección de Tránsito y/o lista de asistencia a pláticas.	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad y educación vial.
Actividad 4.1	Incrementar el número de personas beneficiadas con pláticas informativas de cultura vial.	Personas beneficiadas con Pláticas informativas sobre cultura vial a escuelas (kínder, primaria y secundaria).	Base_de_datos_de_cutura_vial_2019_2021 de la Dirección de Tránsito y/o lista de asistencia a pláticas.	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad y educación vial.
		Personas beneficiadas con pláticas informativas sobre cultura vial a Empresas.	Base_de_datos_de_cutura_vial_2019_2021 de la Dirección de Tránsito y/o lista de asistencia a pláticas.	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad y educación vial.
Actividad 4.2	Implementar pláticas a menores de edad que estén involucrados en choques.	Menores orientados en la prevención de accidentes.	Base_de_datos_de_cutura_vial_2019_2021 de la Dirección de Tránsito y/o lista de asistencia a pláticas.	Los padres de familia aceptan que sus hijos (as) sean orientados con pláticas de educación vial.

Fuente: MIR del Programa Movilidad 2020, Municipio de Monterrey.

Anexo 2.2. Matriz de Indicadores para Resultados del programa Construcción y Mantenimiento de Calles 2020.

Nivel	Objetivo / Resumen narrativo	Nombre del indicador	Medios de verificación	Supuestos
Fin	Contribuir a mejorar las condiciones de las calles a través del incremento de mantenimiento continuo.	Porcentaje de variación de m2 de recarpeteo.	Reporte de Avances de Obras.	Incrementando el mantenimiento continuo de programas de mantenimiento vial se contribuyen a mejorar la percepción del servicio.
Propósito	El Municipio de Monterrey incrementa el mantenimiento continuo de las calles.	Porcentaje de variación del programa de bacheo.	Bitácora de la Dirección de Vías Públicas.	Incrementando el mantenimiento continuo de programas de mantenimiento vial se contribuyen a mejorar la percepción del servicio.
Componente1	Cumplir con el programa de solicitudes ciudadanas.	Porcentaje de solicitudes atendidas a tiempo del total de las atendidas.	Bitácora de la Dirección de Vías Públicas.	Mejorando en el cumplimiento del programa de atención de solicitudes ciudadanas.
Actividad 1.1	Resolver el mayor número posible de solicitudes ciudadanas recibidas.	Porcentaje total de solicitudes atendidas.	Bitácora de la Dirección de Vías Públicas.	Mejorando en el cumplimiento del programa de atención de solicitudes ciudadanas.
Actividad 1.2	Disminuir el número de solicitudes resueltas fuera del tiempo compromiso.	Porcentaje de solicitudes atendidas a tiempo con tiempo de respuesta.	Bitácora de la Dirección de Vías Públicas.	Aumentando el tiempo de respuesta de las solicitudes ciudadanas.
Componente 2	Cumplir con los programas de mantenimiento vial.	Porcentaje de programas realizados.	Bitácora de la Dirección de Vías Públicas.	Mejorando en el cumplimiento de los programas de mantenimiento Vial.
Actividad 2.1	Incrementar el porcentaje de cumplimiento del programa de delimitación de carriles.	Porcentaje de cumplimiento de metas del programa de delimitación de carriles.	Estadísticas realizadas por la Secretaría de Infraestructura Vial.	Contar con insumos suficientes para para incrementar el porcentaje de cumplimiento del programa de delimitación de carriles.
Actividad 2.2	Incrementar el porcentaje de cumplimiento del programa de bacheo.	Porcentaje de cumplimiento de metas del programa de bacheo.	Estadísticas realizadas por la Secretaría de Infraestructura Vial.	Contar con insumos suficientes para para incrementar el porcentaje de cumplimiento del programa de bacheo.

Fuente: MIR del programa Construcción y Mantenimiento de Calles 2020, Municipio de Monterrey.

Anexo 2.3. Matriz de Indicadores para Resultados del programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras Públicas 2020.

Nivel	Objetivo / Resumen narrativo	Nombre del indicador	Medios de verificación	Supuestos
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.	Porcentaje de obras entregadas satisfactoriamente.	Actas de terminación de obra.	Se cuenta con un crecimiento poblacional ordenado dentro del Municipio. El desarrollo urbano del Municipio se da con apego a la normatividad vigente.
Propósito	El Municipio de Monterrey a través de obras enfocadas al desarrollo social y convivencia crea conciencia lo que requiere lograr sentido de pertenencia en la ciudadanía.	Juntas vecinales para el Uso, cuidado y aprovechamiento de la obra.	Actas de Reuniones.	La ciudadanía se compromete en la conservación de la obra pública.
Componente 1	Peticiones ciudadanas de necesidades de obra.	Registro de peticiones ciudadanas.	Minutas de peticiones realizadas.	El control de las distintas peticiones permitirá a la secretaría adelantarse en las necesidades de cada proyecto.
Actividad 1.1	Implementar reuniones de trabajo, que permitan capacitar y concientizar sobre el uso, cuidado y aprovechamiento de las obras.	Minutas de juntas de vecinos.	Minutas de peticiones realizadas.	El control de las distintas peticiones permitirá a la secretaría adelantarse en las necesidades de cada proyecto.
Actividad 1.2	Emitir respuesta a todas las propuestas y/o solicitudes de obra de la ciudadanía, independientemente de su factibilidad	Registro de respuestas a todas las propuestas ciudadanas recibidas por CIAC.	Reporte del CIAC.	Dar respuesta a los ciudadanos nos permitirá incentivar su interés y participación.
Componente 2	Promoción y difusión de la obra pública durante el proceso de ejecución con la ciudadanía.	Promoción de obras en proceso de construcción.	Reportes Fotográficos.	La ejecución de obra que mantiene una comunicación abierta con los beneficiarios minimiza los conflictos que impiden el término de una obra.
Actividad 2.1	Contribuir al mejoramiento de la calidad de vida con una planeación urbana ordenada y sustentable para la población del Municipio de Monterrey.	Programa de obras públicas proyectadas realizado.	Publicación del Programa de Obras Públicas.	La ejecución de obra que mantiene una comunicación abierta con los beneficiarios minimiza los conflictos que impiden el término de una obra.
Actividad 2.2	Informar y concientizar de viva voz al ciudadano acerca del impacto y alcance de la obra que se realizó en su comunidad.	Firma de Acta de Entrega-Recepción de la obra por parte del comité vecinal.	Acta firmada (Sí o No).	La ejecución de obra que mantiene una comunicación abierta con los beneficiarios minimiza los conflictos, y generan compromiso de cuidado y aprovechamiento por parte de los beneficiarios.

Fuente: MIR del programa Promoción, Planeación y Supervisión de Obras 2020, Municipio de Monterrey.

Anexo 3.1. Indicadores y metas del programa de Movilidad.

Nivel	Objetivo / Resumen narrativo	Nombre del indicador	Línea base		Meta
			Valor	Año	
Fin	Contribuir a la disminución de personas lesionadas mediante la reducción de hechos de tránsito.	Porcentaje de disminución de lesionados en hechos de tránsito.	38%	2018	10% (Al final de la Administración)
Propósito	El Municipio de Monterrey disminuye los hechos de tránsito.	Hechos de tránsito registrados.	33,536	2018	100,608 (Al final de la Administración)
Componente	Proporcionar mantenimiento a señales y semáforos dañados para su buen funcionamiento.	Cantidad de mantenimientos realizados a señales.	989	2018	2,600
Componente	Intersecciones con diseño geométrico adecuado.	Cantidad de intersecciones corregidas.	11	2018	12
Componente	Implementar operativos viales.	Operativos anti-alcohol realizados.	240	2018	100% (640 al final de la Administración) <i>20 Operativos por mes</i>
		Operativos realizados por circular a exceso de velocidad en zona urbana.	144	2018	100% (384 al final de la Administración) <i>12 Operativos por mes</i>
		Operativos realizados tipo carga pesada por exceso de dimensiones.	240	2018	100% (640 al final de la Administración) <i>20 Operativos por mes</i>
Componente	Implementar pláticas de cultura vial.	Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial a escuelas (kínder, primaria y secundaria).	456	2018	100% (532 al final de la Administración) <i>38 Pláticas por mes</i>
		Pláticas informativas realizadas sobre cultura vial a empresas.	24	2018	100% (42 al final de la Administración) <i>2 Pláticas por mes</i>

Anexo 3.2. Indicadores y metas del programa de Construcción y Mantenimiento de Calles (CMC).

Nivel	Objetivo / Resumen narrativo	Nombre del indicador	Línea base		Meta
			Valor	Año	
Fin	Contribuir a mejorar las condiciones de las calles a través del incremento de mantenimiento continuo.	Porcentaje de variación de m2 de recarpeteo.	5,100,000	2018	3,900,000
Propósito	El Municipio de Monterrey incrementa el mantenimiento continuo de las calles.	Porcentaje de variación del programa de bacheo.	159041	2018	184,656
Componente	Cumplir con el programa de solicitudes ciudadanas.	Porcentaje de solicitudes atendidas a tiempo del total de las atendidas.	0%	2018	75%
Componente	Cumplir con los programas de mantenimiento vial.	Porcentaje de programas realizados.	0%	2018	85%

Anexo 3.3. Indicadores y metas del programa Planeación, Promoción y Supervisión de Obras Públicas.

Nivel	Objetivo / Resumen narrativo	Nombre del indicador	Línea base		Meta
			Valor	Año	
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.	Porcentaje de obras entregadas satisfactoriamente.	0	2019	100%
Propósito	El Municipio de Monterrey a través de obras enfocadas al desarrollo social y convivencia crea conciencia lo que requiere lograr sentido de pertenencia en la ciudadanía.	Juntas vecinales para el Uso, cuidado y aprovechamiento de la obra.	0	2019	100%
Componente	Peticiones ciudadanas de necesidades de obra.	Registro de peticiones ciudadanas.	0	2019	100%
Componente	Promoción y difusión de la obra pública durante el proceso de ejecución con la ciudadanía.	Promoción de obras en proceso de construcción.	0	2019	100%