

Evaluación de diseño del programa

Movilidad

Ejercicio Fiscal 2024

Municipio de la Ciudad de Monterrey, Nuevo León

Informe final

Mtro. Alberto Vélez Valdés - Evaluador coordinador

Mtro. David Herrera Ramos - Evaluador

Septiembre 2025



**Gobierno
de Monterrey**

Índice

Índice	I
Glosario de términos	II
Resumen ejecutivo	III
Introducción	1
Evaluación de diseño	5
I. Características del programa.....	5
II. Justificación de la creación y del diseño del programa	10
III. Contribución del programa a las metas y objetivos municipales.....	17
IV. Población Potencial, Objetivo y mecanismos de elegibilidad	21
V. Padrón de Beneficiarios y Mecanismos de Atención	28
VI. Matriz de Indicadores para Resultados.....	32
VII. Presupuesto y Rendición de cuentas.....	47
VIII. Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas municipales y estatales	51
Análisis FODA.....	53
Conclusiones.....	59
Referencias y anexos	61

Glosario de términos

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 determinado período (SHCP. s.f.).

Evidencia. Un conjunto de datos, pruebas, argumentos y emociones que coinciden en señalar un desempeño similar de una política o programa, dentro de un discurso y en un contexto de poder (Cardozo, 2021).

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 (BID, 2016).

Información del desempeño: La información de desempeño puede ser generada tanto por organizaciones gubernamentales como no gubernamentales, y puede ser tanto cualitativa como cuantitativa. La información de desempeño se refiere a métricas/indicadores/información general sobre las entradas, los procesos, los productos y los resultados de las políticas/programas/organizaciones gubernamentales y, en última instancia, se puede utilizar para evaluar la eficacia, la rentabilidad y la eficiencia de las mismas (OCDE, 2018).

Impacto: El grado en el que la intervención ha generado, o se espera que genere, efectos significativos -positivos o negativos, previstos o no previstos- en el nivel más alto (OCDE, 2021).

Matriz de Indicadores para Resultados (MIR): Es la herramienta que permite vincular los distintos instrumentos para el diseño, organización, ejecución, seguimiento, evaluación y mejora de los programas, resultado de un proceso de planeación realizado con base en la Metodología de Marco Lógico (SHCP, 2016).

Política pública: La intervención deliberada del Estado para corregir o modificar una situación social o económica que ha sido reconocida como problema público (Merino, 2013).

Proceso: Conjunto de actividades mutuamente relacionadas o que interactúan, las cuales transforman elementos de entrada en resultados (SFP, 2016).

Resumen ejecutivo

Se realizó la evaluación de diseño del Programa Movilidad del Municipio de Monterrey con base en los Términos de Referencia, revisando la coherencia entre diagnóstico, justificación, Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), normatividad, mecanismos de elegibilidad, cobertura, padrón de beneficiarios y medios de verificación. La revisión se sustenta en documentación institucional, entrevistas con la unidad responsable y registros administrativos disponibles.

El diagnóstico reconoce la alta incidencia de hechos de tránsito y sus efectos sobre la población usuaria de las vialidades. No obstante, la justificación del diseño requiere mayor precisión en la definición de la población objetivo, así como evidencia empírica homogénea por fuente y periodo, y una exposición más clara de causas directas e indirectas y sus efectos. El Fin y el Propósito de la MIR guardan una congruencia básica con el problema planteado.

No se identificó un documento normativo específico (p. ej., reglas de operación o manual equivalente) que vincule de manera explícita los elementos de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) con los procedimientos operativos. En el componente de talleres existen lineamientos administrativos para recibir y registrar solicitudes; en los operativos viales se cuenta con protocolos y arreglos institucionales para su ejecución. Sin embargo, la vinculación formal de estos instrumentos con la MIR y su difusión pública permanecen pendientes.

En mecanismos de elegibilidad, el componente de talleres opera bajo solicitud y registro, pero carece de criterios documentados de priorización o focalización que permitan orientar la atención en función de riesgos o condiciones de vulnerabilidad. En los operativos viales, la intervención es de oficio con base en criterios técnicos; estos elementos no se encuentran formalizados como mecanismos de elegibilidad ni permiten caracterizar a la población beneficiaria con suficiencia.

El programa no cuenta con una estrategia de cobertura documentada que defina universos por componente, metas anuales y un horizonte de mediano y largo plazo, ni con acciones específicas orientadas a mujeres y otros grupos de atención prioritaria. Asimismo, no existe un padrón de beneficiarios unificado con clave única, procedimientos de depuración y actualización, y variables mínimas para caracterización; se dispone de registros administrativos por componente con alcances limitados.

En la MIR, los niveles de Fin y Propósito presentan indicadores de resultado, aunque requieren precisar fuente responsable, línea base y periodo de comparación; en Componentes prevalecen indicadores de gestión que no capturan cobertura ni efectos en

la población; y en Actividades faltan medios de verificación específicos, así como criterios de eficiencia y calidad (costo unitario y satisfacción de usuarios). Las metas muestran predominio de objetivos de cumplimiento operativo, con necesidad de estandarizar fichas técnicas, fuente y método de cálculo, y de fortalecer la trazabilidad de los datos.

Se identifican fortalezas en la existencia de protocolos para operativos de control vial con apego normativo, el uso de formatos para la gestión de solicitudes y evaluación de talleres, y la coordinación operativa con instancias de seguridad para la priorización y atención. De forma complementaria, se advierten áreas de mejora en la normalización del programa, la definición de cobertura, la consolidación del padrón de beneficiarios, el reforzamiento de la lógica horizontal de la MIR y la estandarización de indicadores y metas con bases públicas y reproducibles.

En síntesis, el diseño del Programa Movilidad muestra avances en la articulación de objetivos y en la operación de sus componentes, pero requiere fortalecer su andamiaje normativo, la focalización y cobertura, la medición orientada a resultados y la trazabilidad de la información para mejorar la toma de decisiones y la rendición de cuentas.

Introducción

Este informe corresponde a la evaluación de diseño del programa Movilidad, correspondiente al ejercicio fiscal 2024, ejercido por el Municipio de Monterrey, Nuevo León.

La evaluación externa de programas públicos en México trasciende su carácter de obligación legal: se convierte en una herramienta de aprendizaje, mejora continua y transformación organizacional, tanto para los gestores como para la población beneficiada. Asimismo, contribuye a cerrar la brecha entre el marco normativo y el ejercicio efectivo de los derechos humanos. En lo que respecta a la evaluación de diseño, ésta valora la relación lógica de los elementos que justifican su creación.

Otra característica de la evaluación es que representa una práctica multidisciplinaria que integra conocimientos del derecho administrativo, la economía, la administración pública, la ciencia política, la sociología, la ingeniería, la calidad y otras disciplinas. Más allá de su dimensión técnica, es un ejercicio democrático que fortalece la rendición de cuentas sobre el uso de recursos públicos.

En un entorno de cambios acelerados y demandas sociales crecientes, los gobiernos tienen la oportunidad de revisar si los fines y medios de sus programas se alinean con los problemas públicos que buscan resolver, así como de evaluar sus resultados concretos. Este proceso genera hallazgos basados en evidencia y recomendaciones viables, orientadas a mejorar la eficacia y el impacto de las políticas públicas.

En ese sentido, como producto de esta evaluación de diseño del programa Movilidad, se derivan hallazgos, recomendaciones de mejora y conclusiones que pueden ser utilizadas de forma conceptual e instrumental no solo por el personal involucrado en el programa sino por el resto de las personas interesadas. De forma instrumental se puede reorientar el destino de recursos del programa a fin generar mayor valor; redefinir los procesos a fin de orientarlos a resultados medibles y relevantes para las personas; incluso mejorar la calidad de los productos y servicios y hacer que estos tengan efectos significativos para la población usuaria. De forma simbólica se puede fomentar el aprendizaje colaborativo con actores interesados en las materias relacionadas al programa, a fin de comprender con un enfoque más integral y multidisciplinario las problemáticas en las que se interviene y crear sinergia con otras dependencias.

Marco jurídico de la evaluación

En México, tanto a nivel federal como en el estado de Nuevo León y sus municipios, diversas disposiciones legales facultan a los gobiernos para evaluar los programas que operan con recursos públicos. En la jerarquía normativa, el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) establece que los recursos económicos de la federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales deben administrarse con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez. Asimismo, dispone que los resultados del uso de dichos recursos deben ser evaluados por instancias técnicas, con el fin de orientar su asignación en los presupuestos correspondientes.

Por su parte, el artículo 79 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental (LGC) establece la obligación de que los entes públicos de los tres niveles de gobierno publiquen un Programa Anual de Evaluación (PAE), junto con los resultados de las evaluaciones realizadas y la identificación de las personas responsables de llevarlas a cabo. Esta información debe difundirse conforme a la norma que establece el formato para la publicación de resultados de evaluaciones de recursos federales transferidos a las entidades federativas.

En el ámbito del gasto federalizado, el artículo 85, fracción I, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) señala que los recursos transferidos a estados y municipios deben ser evaluados mediante indicadores estratégicos y de gestión, por instancias técnicas independientes, conforme a los lineamientos del artículo 110 de la misma ley, que especifica los criterios para la evaluación del desempeño.

Al igual que a nivel federal, la Constitución del Estado de Nuevo León establece en su artículo 191 que los recursos que disponga el Estado y los Municipios se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados. Asimismo, la Ley de Egresos para el Estado de Nuevo León para el ejercicio fiscal 2025, indica que el ejercicio, control y evaluación del presupuesto se apegará a los principios de eficiencia, eficacia, economía, transparencia, perspectiva de género y honradez para satisfacer los objetivos a los que están destinados.

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, el artículo 48, fracción V del Reglamento de la Administración Pública Municipal de Monterrey establece que una de las facultades de la Contraloría es la de aplicar, en conjunto con el Instituto Municipal de Planeación Urbana y

Convivencia, el sistema de control y evaluación al desempeño de las distintas dependencias de la Administración Pública Municipal.

Objetivos y metodología

Esta evaluación de diseño se elaboró partiendo de la base de los Términos de Referencia de una evaluación de diseño planteada por el extinto Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), tomando en cuenta también las necesidades de conocimiento del personal municipal, reflejadas en el Programa Anual de Evaluación 2025 del Municipio de Monterrey, Nuevo León y en el anexo de Términos de Referencia para la evaluación de diseño, así como experiencia del equipo evaluador en la problemática del programa.

Con base en estos documentos la presente evaluación se orientó por los siguientes objetivos:

Objetivo general:

Evaluar el diseño del programa Movilidad del Municipio de Monterrey del ejercicio fiscal 2024, con la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados.

Objetivos específicos:

- Analizar la justificación de la creación y diseño del programa;
- Identificar y analizar su vinculación con la planeación estatal y municipal;
- Identificar a sus poblaciones y mecanismos de atención;
- Analizar el funcionamiento y operación del padrón de beneficiarios y la entrega de apoyos;
- Analizar la consistencia entre su diseño y la normatividad aplicable;
- Identificar el registro de operaciones presupuestales y rendición de cuentas;
- Identificar posibles complementariedades y/o coincidencias con otros programas municipales y estatales;
- Organizar los hallazgos sobre el desempeño del programa en un cuadro de Fortalezas y Debilidades internas, así como de Oportunidades y Amenazas externas; y
- Proponer recomendaciones de mejora relevantes y precisas, acompañadas de actividades a seguir y resultados esperados, que el personal involucrado en el programa pueda aplicar dentro de un año.

Metodología

En el marco de los objetivos de la evaluación propuestos se implementaron técnicas de investigación con un enfoque cualitativo y cuantitativo. Las técnicas cualitativas empleadas incluyeron el análisis de documentos relacionados con el programa, así como la recopilación de experiencias y conocimientos del personal involucrado, a través de entrevistas semiestructuradas realizadas en las oficinas municipales. Por su parte, las técnicas cuantitativas se centraron en el análisis estadístico de datos sobre el programa y el presupuesto ejercido.

El proceso de evaluación se desarrolló en cinco etapas. La primera consistió en la planeación conjunta del proceso evaluativo entre el equipo evaluador y el personal responsable del programa mediante sesiones de trabajo en las que se definió el alcance de la evaluación y se compartieron expectativas sobre el uso de los hallazgos. La segunda etapa implicó la solicitud y recopilación de información documental relevante, con el objetivo de analizarla y elaborar el guion de entrevistas. En la tercera etapa se realizaron entrevistas semiestructuradas con el personal que el equipo evaluador consideró de mayor relación con los documentos entregados. La cuarta etapa se enfocó en el análisis de la información recopilada, tanto documental como anecdótica, y en el planteamiento de hallazgos y recomendaciones. Finalmente, la quinta etapa consistió en la presentación de conclusiones y propuestas de mejora al personal, como base para la elaboración de un plan de trabajo.

Durante el proceso evaluativo no se presentaron limitaciones en el proceso de entrega de información o agenda de entrevistas que afectaran el cumplimiento de los objetivos de la evaluación.

Evaluación de diseño

I. Características del programa

- 1. Identificación del programa (nombre, siglas, dependencia y/o entidad coordinadora, año de inicio de operación, entre otros);*

El Programa de Movilidad del Municipio de Monterrey es implementado por la Secretaría de Seguridad y Protección a la Ciudadanía, a través de la Dirección de Vialidad y Tránsito, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura Vial. Desde su puesta en marcha en 2017, inicialmente bajo la denominación *Movilidad Segura*, el programa ha evolucionado para atender de manera más focalizada la prevención de accidentes viales y la mejora de la seguridad en la vía pública. Su operación se desarrolla de forma continua y directa, respondiendo a la alta incidencia de hechos de tránsito en la ciudad, que durante años ha colocado a Nuevo León en los primeros lugares a nivel nacional en este tipo de incidentes de acuerdo con la última actualización¹ de la estadística de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI.

- 2. Problema o necesidad que pretende atender;*

El diagnóstico identifica como problema central el incremento en el número de hechos de tránsito, derivado de causas como la limitada ejecución de operativos viales, la ausencia sistemática de reportes estadísticos, el escaso conocimiento ciudadano sobre cultura vial, la insuficiente capacitación y actualización del personal de tránsito, y la falta de supervisión en los dispositivos implementados. Estos factores contribuyen directamente a un aumento en el número de personas lesionadas y fallecidas, así como a la persistencia de episodios de congestionamiento vial.

- 3. Metas y objetivos estatales y municipales a los que se vincula;*

En alineación con el Eje 2 “Ciudad en Paz” del Plan Municipal de Desarrollo 2021-2024, específicamente con el objetivo 2.6 “Cultura vial y prevención de accidentes”, el Programa de Movilidad integra objetivos medibles y verificables a través de la Matriz de Indicadores para Resultados.

¹ 01 de agosto de 2025. Disponible en:

https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=aturos_accidentes

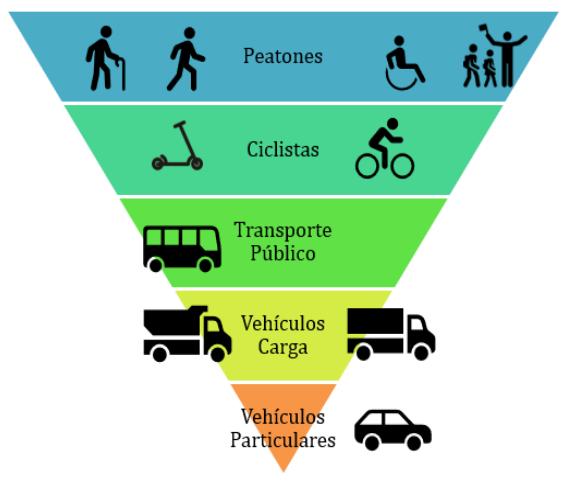
4. *Descripción de los objetivos del programa, así como de los bienes y/o servicios que ofrece;*

El propósito inmediato es disminuir los hechos de tránsito en el municipio, con un impacto final en la reducción de personas lesionadas y fallecidas, así como en la mejora de la fluidez vial. De forma complementaria, el programa busca que la ciudadanía conozca y asuma la importancia de respetar el reglamento de tránsito y adoptar conductas seguras al transitar por la vía pública. Para ello, las actividades de difusión y educación vial se desarrollan en instituciones educativas, empresas y comunidades, fortaleciendo la conciencia social sobre los riesgos y consecuencias de una movilidad insegura.

5. *Identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida (desagregada por sexo, grupos de edad, población indígena, localidad cuando aplique);*

En el diagnóstico del programa se indica que la población beneficiaria incluye a los más de 1.1 millones de habitantes y población flotante de Monterrey. Es importante que la redacción se enfoque especialmente en grupos vulnerables como peatones, ciclistas, niños, personas mayores y personas con discapacidad. En el propósito del programa se indica como población “El Municipio de Monterrey...”, entonces, es recomendable que se armonice el concepto de población que maneja el programa entre sus diferentes documentos, en este caso el diagnóstico y la MIR.

Gráfica 1 Pirámide de la movilidad.



Fuente: Elaboración propia con datos de OMS.

Resulta conveniente señalar que, en la metodología de marco lógico, el concepto área de enfoque se utiliza cuando el programa no tiene como objetivo directo a individuos, sino a espacios, infraestructuras, comunidades o sistemas que requieren intervención, y cuyo

beneficio a personas es indirecto. Se aplica entonces, en el caso de programas que mejoran condiciones físicas o institucionales que impactan a muchas personas, pero donde el beneficiario no se identifica de forma nominal. También se utiliza en el fin y propósito de la MIR, para describir el alcance territorial, sectorial o temático.

Si bien el Programa de Movilidad delimita su ámbito geográfico de actuación y describe de manera general a la ciudadanía como beneficiaria de sus acciones, carece de una definición precisa y documentada de la población atendida y de la población potencial. Esta ausencia limita la posibilidad de estimar con claridad el universo de personas que podrían beneficiarse del programa y de cuantificar de manera verificable a quienes efectivamente reciben sus servicios o intervenciones.

En consecuencia, no se cuenta con una desagregación por sexo, edad, condición de vulnerabilidad o localización geográfica, lo que dificulta la focalización de las acciones y la medición de su cobertura real. La definición de estos conceptos resulta fundamental para fortalecer el diseño, seguimiento y evaluación del programa, ya que permite establecer indicadores más precisos y medir el impacto diferenciado sobre los distintos segmentos de la población.

6. Cobertura y mecanismos de focalización;

Con base en el diagnóstico del programa, se infiere que la cobertura es el territorio municipal, con focalización en zonas y vialidades con alta incidencia de accidentes, áreas escolares y puntos críticos identificados mediante análisis estadístico y georreferenciación de siniestros.

El programa, con base en el diagnóstico proporcionado e información anecdótica proporcionada en entrevista, focaliza sus acciones en los siguientes puntos:

- Cruceros y corredores viales con mayor índice de accidentes.
- Zonas escolares y áreas con alta afluencia peatonal.
- Vialidades con tránsito intensivo de carga pesada.
- Corredores de transporte público.
- Puntos conflictivos identificados por el C4 y las bases de datos de incidentes viales.

Para lo anterior hace uso estratégico de la información que se proporciona mediante lo siguiente:

- Análisis estadístico anual de siniestros para priorizar puntos de intervención.
- Coordinación interinstitucional con C4, Protección Civil y Policía para atención en tiempo real.

- Operativos especiales en períodos de alto riesgo (temporada navideña, vacaciones, festividades).
- Ajustes operativos según patrones de siniestralidad detectados por monitoreo y reportes ciudadanos.

No obstante, en la MIR no se identifica una focalización sobre una población o área de enfoque, ya que se expresa el propósito como “El Municipio de Monterrey disminuye los hechos de tránsito”, donde no hay una población sino un actor que obra para obtener el resultado deseado.

7. Presupuesto aprobado y ejercido en 2024;

De acuerdo con el Presupuesto de Egresos para el año 2024, y el cierre de la cuenta pública, el programa presupuestario 09 Movilidad, se muestra a continuación en la tabla 1, el presupuesto por sus momentos del gasto.

Tabla 1. Evolución de presupuesto del programa en 2024.

Programa	Monto			
	Aprobado	Modificado	Devengado	Pagado
Movilidad	\$147,531,952.10	\$137,402,078.09	\$132,663,605.19	\$128,373,724.15

De modo que, el programa tuvo un avance financiero del 93²% del presupuesto modificado mismo que fue devengado y pagado.

8. Principales metas de Fin, Propósito y Componentes;

Con base en la Matriz de Indicadores para resultados del programa Movilidad 2024, se presentan en la tabla 2, las principales metas asociadas a los niveles de *Fin, Propósito y Componentes*.

Tabla 2. Metas del programa.

Nivel	Objetivo	Nombre del indicador	Meta
Fin	Contribuir a la disminución de personas lesionadas mediante la reducción de hechos de tránsito	Variación porcentual de la disminución de lesionados en hechos de tránsito en el Municipio de Monterrey	(-) 4%

² Gobierno de Monterrey, Cuenta pública 2024, Tomo II, Informe Final de los Programas Presupuestarios, p .77

Nivel	Objetivo	Nombre del indicador	Meta
Propósito	El Municipio de Monterrey disminuye los hechos de tránsito	Variación porcentual en hechos de tránsito registrados en el Municipio de Monterrey	(-) 5%
Componente 1	Operativos viales implementados para la prevención de accidentes	Porcentaje de operativos realizados (antialcohol (sic), por exceso de velocidad, carga pesada y motocicletas)	100%
Componente 2	Talleres impartidos en temas de cultura vial	Porcentaje de capacitaciones realizadas en temas informativos sobre cultura vial a instituciones educativas (kínder, escuelas primarias y secundarias), empresas y menores que participen en hechos de tránsito	100%

Fuente: Elaboración propia con datos MIR Movilidad 2024.

9. Valoración del diseño del programa respecto de la atención del problema o necesidad,

Al analizar la lógica causal del programa, se observa que los componentes —implementación de operativos viales y realización de talleres de educación vial— buscan generar condiciones que reduzcan la incidencia de hechos de tránsito en el Municipio. A su vez, la disminución de estos incidentes contribuiría al impacto final de reducir el número de personas lesionadas en Hechos de Tránsito.

Esta forma mantiene la relación causal directa Componente → Propósito → Fin, pero deja claro que existe una secuencia de cambio y que el resultado final es de contribución, no de causalidad automática.

Es importante establecer en el diagnóstico del programa, las complementariedades que otros programas presupuestarios tienen para lograr la contribución a nivel de fin, tales como programas que mejoran y mantienen la infraestructura vial, programas que aplican medidas sancionatorias ante los incumplimientos a la normativa vial y de movilidad, así como aquellos de nivel estatal como el Instituto de Movilidad y Accesibilidad de NL, antes Agencia Estatal del Transporte.

II. Justificación de la creación y del diseño del programa

Con base en la identificación que la dependencia, entidad y/o la unidad responsable del programa hayan realizado del problema o necesidad que se espera resolver con la ejecución del programa se debe realizar un análisis que permita contestar las siguientes preguntas:

1. El problema o necesidad prioritaria que busca resolver el programa está identificado en un documento que cuenta con la siguiente información:

- a) El problema o necesidad se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida**
- b) Se define la población que tiene el problema o necesidad.**
- c) Se define el plazo para su revisión y su actualización.**

Nivel	Criterios
2	<ul style="list-style-type: none">● El programa tiene identificado el problema o necesidad que busca resolver, y● El problema cumple con al menos una de las características establecidas en la pregunta

El programa presupuestario Movilidad cuenta con un diagnóstico, pero este no presenta una definición explícita del problema público. No obstante, el árbol de problemas —que no forma parte del diagnóstico— identifica el problema como un hecho negativo: *Incremento en el número de hechos de tránsito*. Aunque esta formulación reconoce la situación desfavorable, carece de información sobre su magnitud, relevancia o tendencias, así como de evidencia estadística que la sustente.

Asimismo, el diagnóstico no identifica ni caracteriza a la población o área de enfoque, ni establece un periodo formal de revisión o actualización del documento. La ausencia de estos elementos limita la posibilidad de orientar y focalizar las acciones del programa de manera estratégica.

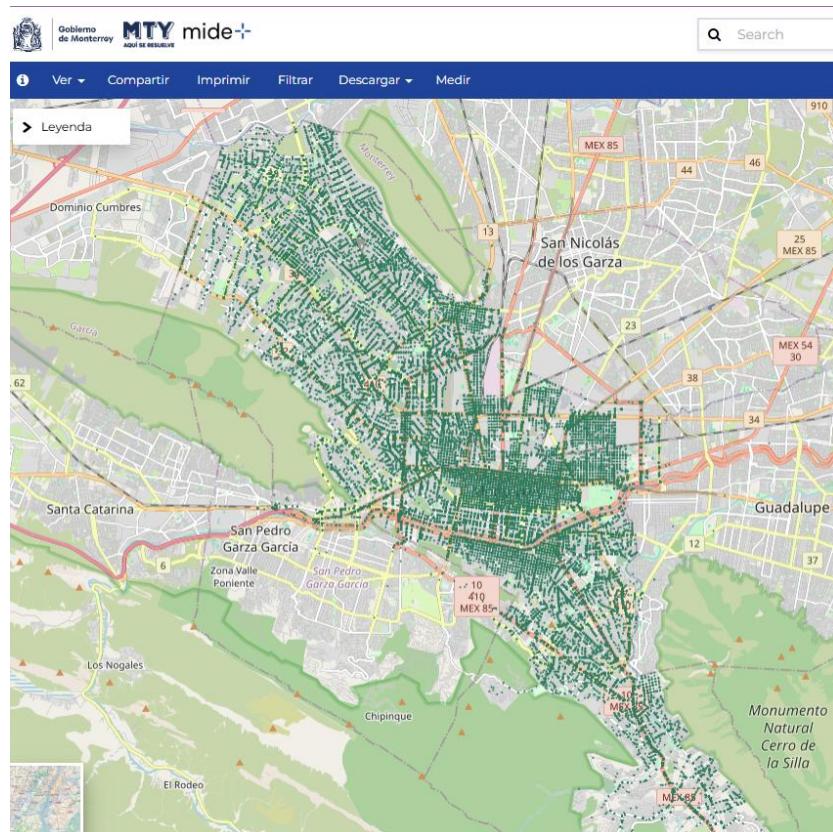
Tanto la SHCP (a través de la Unidad de Política y Estrategia para Resultados UPER) como el CONEVAL cuentan con lineamientos que establecen que la definición del problema debe incluir:

- Identificación de la Población Objetivo o área de enfoque.
- Descripción clara y precisa del problema público.
- Magnitud o intensidad de la situación, con datos cuantitativos actualizados.
- Ubicación geográfica y delimitación territorial.

- Identificación de la población afectada, incluyendo características socioeconómicas y situación de vulnerabilidad.

Es de reconocer que el Municipio de Monterrey cuenta con una plataforma interactiva denominada MIDE+³, que muestra la geo codificación de los datos de Hechos de Tránsito en vialidades primarias y secundarias dentro del Municipio de Monterrey. No obstante, la Secretaría de Seguridad Pública Y Protección Ciudadana (SSPPC), genera sistematiza la información de los hechos viales para posteriormente diseñar planes y estrategias según sus atribuciones, misma que comparte con MIDE+ .

Gráfica 2. Mide+, Georreferenciación de accidentes viales en Monterrey.



Fuente: Captura de pantalla en la web <https://mide.monterrey.gob.mx/>

³ <https://mide.monterrey.gob.mx/>

2. Existe un diagnóstico del problema que atiende el programa que describa de manera específica:

- a) Causas, efectos y características del problema.**
- b) Cuantificación y características de la población que presenta el problema.**
- c) Ubicación territorial de la población que presenta el problema.**
- d) El plazo para la revisión y actualización del diagnóstico.**

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none">● El programa cuenta con un diagnóstico del problema que atiende el programa.● El diagnóstico cumple con dos de las características establecidas en la pregunta.

El diagnóstico del Programa Movilidad incluye el apartado *Identificación del problema*, sin embargo, este no precisa de manera explícita cuáles son las causas y cuáles los efectos del problema, ni formula el problema público conforme a los lineamientos de la metodología de marco lógico. El documento presenta estadísticas sobre accidentalidad y personas lesionadas en hechos de tránsito, pero no desarrolla un análisis causal que explique el origen de dicha problemática.

En el árbol de problemas, el problema central se define como *incremento en el número de hechos de tránsito*. Se identifican dos causas principales: limitados operativos viales y escaso conocimiento de la ciudadanía sobre cultura vial. Como subcausas de la primera se señalan la ausencia de reportes de accidentes viales y la falta de supervisión en operativos viales. En cuanto a la segunda, se listan la cantidad limitada de capacitaciones para elementos de tránsito y la escasa actualización del personal para el correcto llenado y elaboración del parte-croquis de hechos de tránsito.

Los efectos asociados al problema incluyen congestionamiento vial y personas lesionadas o fallecidas, siendo el efecto superior el incremento en el número de personas lesionadas por hechos de tránsito, que es la misma expresión del problema central.

En cuanto a la población, el diagnóstico indica como población potencial a la totalidad del Municipio de Monterrey (1,142,994 habitantes) más la población flotante de la ciudad. La población beneficiaria se localiza en los distritos bajo jurisdicción de la Policía de Monterrey,

según lo indicado en el diagnóstico. Sin embargo, personal de la unidad responsable, mencionó en entrevista que el programa se realiza en todo el territorio del Municipio.

Gráfica 3. Lugar geográfico del problema según el Diagnóstico.



Fuente: Diagnóstico del Programa Movilidad.

El diagnóstico no establece fechas o períodos de revisión y actualización. Además, la estructura actual del árbol de problemas presenta imprecisiones, entre ellas:

- Causas poco estructuradas: no se distingue claramente entre causas directas e indirectas.
- Ausencia de factores estructurales: no se consideran elementos como infraestructura deficiente, marco normativo, control y sanciones, o factores socioeconómicos.
- Efectos con solapamiento: “lesionados” y “fallecidos” pueden agruparse como afectaciones a la integridad física.
- Falta de evidencia cuantitativa: no se indican niveles de incidencia de las causas ni magnitud de los efectos.

3. ¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa lleva a cabo?

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none">• El programa cuenta con una justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa lleva a cabo en la población objetivo, y• La justificación teórica o empírica documentada es consistente con el diagnóstico del problema, y• Existe(n) evidencia(s) (nacional o internacional) de los efectos positivos atribuibles a los beneficios o los apoyos otorgados a la población objetivo.

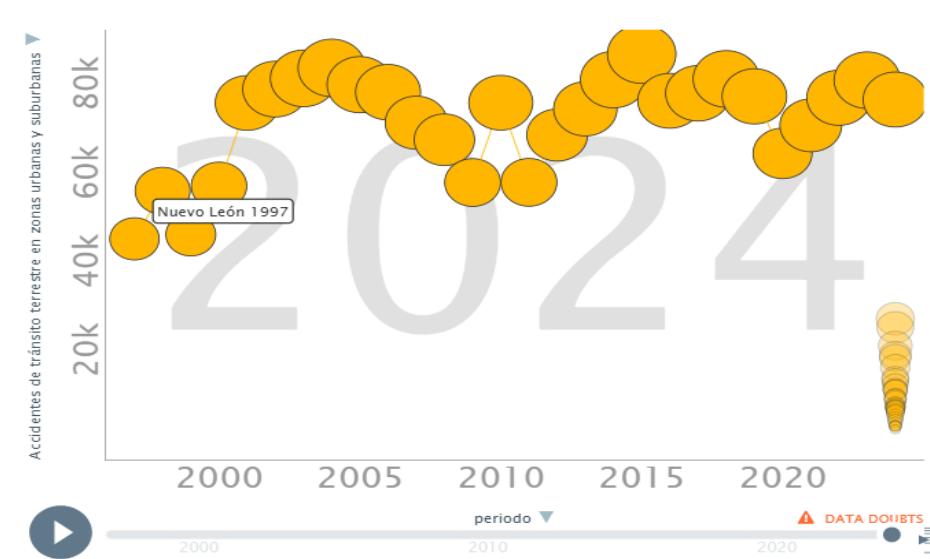
El diagnóstico del Programa Movilidad presenta estadísticas sobre hechos de tránsito y número de personas lesionadas en el Municipio de Monterrey para el periodo 2019–2022. La unidad responsable cuenta con información relativa a los hechos de tránsito al 31 de diciembre de 2024, según la base de datos publicada en MIDE⁴. Sin embargo, carece de un análisis que justifique de manera explícita la necesidad de crear o mantener la intervención gubernamental, limitando así la solidez del planteamiento.

En 2025, INEGI publicó la estadística de Defunciones Registradas⁵, situando los accidentes como la causa número 5 después de enfermedades cardíacas, diabetes mellitus, tumores malignos, y enfermedades hepáticas. Ahora, de acuerdo con la encuesta de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS) del INEGI, publicada 29 de julio de 2025, en los últimos diez años el estado de Nuevo León ha registrado la mayor cantidad de accidentes de tránsito a nivel nacional. En la Gráfica 4 se muestra la evolución de la cantidad de accidentes de tránsito en la entidad, en comparación con el resto de las entidades federativas.

⁴ Meta data: https://mide.monterrey.gob.mx/datasets/god_datosmty_data:geonode:incidentes_viales/metadata_detail consultada agosto 2025

⁵ Disponible: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/edr/EDR2024_CP_ene-dic.pdf consultada agosto 2025

Gráfica 4. Accidentes de Tránsito en zonas urbanas y suburbanas.



Fuente : INEGI 2025, elaborado en <https://www.inegi.org.mx/app/gapminder/>

Asimismo, el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Nuevo León (OCISEVI), organización ciudadana reconocida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, realiza monitoreo continuo y análisis estadístico con información de las autoridades de 11 municipios de la zona metropolitana de Monterrey.

Con base en datos del OCISEVI, Monterrey ocupa el segundo lugar en hechos de tránsito, con una tasa de 29 por cada 1,000 habitantes en el año 2024 (ver Tabla 3).

Tabla 3. Hechos de Tránsito por cada 1000 habitantes.

Municipio	
San Pedro Garza García	51
Monterrey	29
San Nicolás de los Garza	25
Santiago	22
Santa Catarina	9

Fuente Elaboración propia. Con datos de MIDE.

En cuanto a las causas más frecuentes de los hechos de tránsito, el OCISEVI identifica que entre 2019 y 2025 predominan la falta de precaución y no guardar distancia entre vehículos, lo que da sustento a la hipótesis de una deficiente educación vial (Ver Tabla 4).

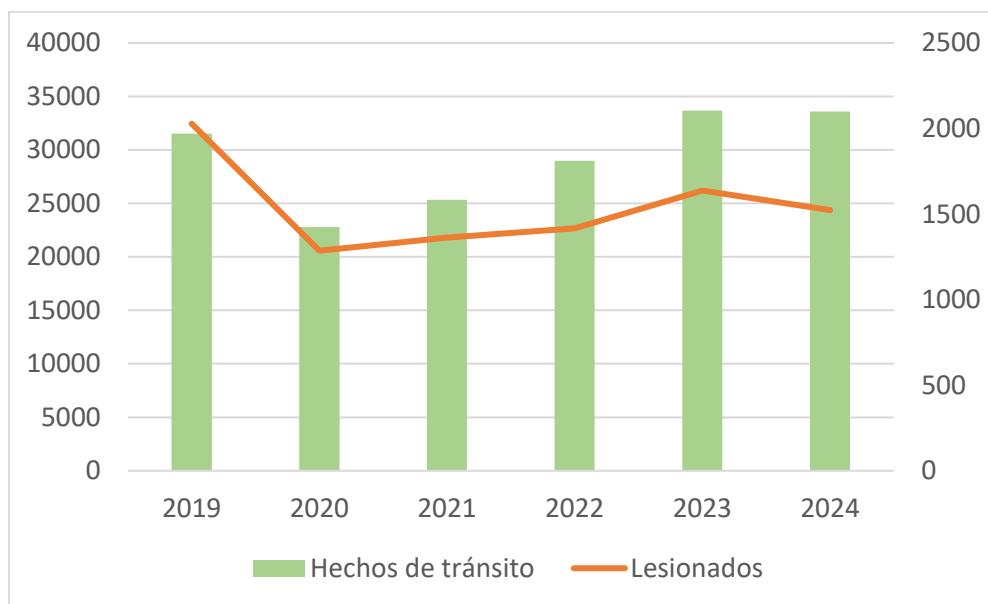
Tabla 4. Causales determinantes (OCISEVI)⁶.

Causa determinante	Hechos de tránsito	Lesionados	Fallecidos
No respeta señalamiento	1.09%	0.73%	-
Falta de precaución	1.57%	2.61%	3.34%
Invadir carril	2.56%	-	0.53%
No guardar distancia	4.31%	0.71%	-
Exceso de Velocidad	-	0.69%	1.52%
Pérdida de control	-	-	0.61%
Otros	7.06%	3.85%	3.95%

Fuente: Elaboración propia con datos del OCISEVI, 2019 2025.

El cruce de información y la aplicación de análisis estadísticos más robustos permitirían fortalecer la justificación del programa y orientar mejor sus acciones. En la Gráfica 5 se aprecia que, aunque el número de hechos de tránsito ha aumentado, el de lesionados ha disminuido. No obstante, se requiere un estudio más profundo para determinar si esta reducción obedece a los efectos del programa o a otros factores, como mejoras tecnológicas en los sistemas de seguridad de los vehículos.

Gráfica 5. Número de hechos de tránsito y lesionados Monterrey, NL.



Fuente: Elaboración propia con información de la Dirección de Tránsito y Movilidad.

⁶ Sitio <https://ocisevi.org.mx/ocisevi-nl/estadisticas>: Consultado: Agosto 2025.

La administración municipal de Monterrey cuenta con un registro detallado de hechos viales desde 2017 hasta 2024, así como un sistema de información geográfica que permite visualizar la ubicación de los accidentes o Hechos de Tránsito en la red vial del Municipio. Esta base de datos es pública y puede descargarse desde www.mide.monterrey.gob.mx. El análisis de datos es esencial para respaldar técnicamente la necesidad de intervención pública respecto del alto grado de accidentalidad y sus consecuencias que afectan de manera negativa a la población.

III. Contribución del programa a las metas y objetivos municipales

4. El Propósito del programa está vinculado con los objetivos del programa sectorial, especial, institucional y transversales de género considerando que:

- a) Existen conceptos comunes entre el Propósito y los objetivos del programa sectorial, especial o institucional, así como con los transversales de género, por ejemplo: población objetivo.
- b) El logro del Propósito aporta al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial o institucional.

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none">● El programa cuenta con un documento en el que se establece la relación del Propósito con los objetivos(s) del programa sectorial, especial o institucional, y● Es posible determinar la vinculación de todos los aspectos establecidos en la pregunta.

El programa se encuentra alineado con el Programa Municipal de Desarrollo 2021 – 2024, en su Eje 2 Ciudad en Paz, Objetivo 2.6 Cultura Vial y prevención de accidentes. De este documento, deriva el Programa Municipal De Seguridad Y Protección 2021 – 2024. Sin embargo, este documento no precisa metas a alcanzar en el periodo de su vigencia.

De la matriz de Indicadores del programa se tiene el propósito del programa enunciado de la siguiente manera: «El Municipio de Monterrey disminuye los hechos de tránsito», la tabla 5 se presenta la valoración de la vinculación del propósito.

Tabla 5. Vinculación del Propósito.

Alineación del programa.	
Plan Municipal de Desarrollo 2021 - 2024	
Eje 2	Ciudad en Paz
Objetivo 2.6	Cultura Vial y prevención de accidentes. <i>Reducir el número de personas lesionadas y fallecidas en hechos de tránsito.</i>
Estrategia 2.6.1	Promover una cultura vial entre los habitantes de la ciudad de Monterrey para que la movilidad y desplazamiento en el espacio público se realicen de manera responsable, protegiendo la vida de conductores, ciclistas, motociclistas y peatones.
Línea de Acción. 2.6.1.4	Implementar pláticas y talleres sobre cultura vial en instituciones
Línea de Acción. 2.6.1.5	Implementar pláticas de cultura vial a menores de edad que participen en accidentes viales, personas que conduzcan en estado de ebriedad y conductores que participen en accidentes con personas fallecidas
Matriz de Indicadores para Resultados 09 Movilidad.	
Fin	Contribuir a la disminución de personas lesionadas mediante la reducción de hechos de tránsito
Propósito	«El Municipio de Monterrey disminuye los hechos de tránsito».

Fuente: Elaboración propia.

Mediante una revisión semántica y lógico vertical de entre los objetivos tanto de la MIR como del PDM, se deduce que si hay alineación con el objetivo 2.6 al buscar reducir hechos de tránsito y sus consecuencias, no obstante, hay imprecisión en el concepto de población objetivo.

La redacción de Fin de la MIR menciona lesionados (no personas fallecidas), mientras que el PDM exige reducir lesionados y fallecidos. A su vez, el Propósito se centra en “disminuir hechos de tránsito” sin especificar si refiere a víctimas o daños material o ambos, ni la población objetivo, ya que se menciona al Municipio de Monterrey que es un ente gubernamental responsable del programa, mientras que la población es aquella que recibe el beneficio o servicio de la intervención.

De igual modo, respecto a la población, el PMD sí hace distinción entre grupos: conductores, ciclistas, motociclistas, peatones, y casos específicos (menores involucrados; alcohol; siniestros con fallecidos), en tanto, la MIR en el Propósito no los especifica. Los hechos de tránsito afectan en distinto modo a la población de hombres y mujeres, es conveniente desagregar a la población por sexo y edad, así como por tipo de usuario vial, lo que conlleva a generar indicadores relacionados.

Es de reconocer que el Propósito (disminuir hechos de tránsito) si se cumple, debe traducirse en menor incidencia de siniestros; esto aporta directamente a reducir lesionados y, correlativamente, fallecidos, cumpliendo el Objetivo 2.6., sin especificar la meta.

5. ¿Con cuáles metas y objetivos, así como estrategias transversales del Plan Municipal de Desarrollo vigente está vinculado el objetivo sectorial, especial o institucional relacionado con el programa?

El programa Movilidad presenta vinculación con los objetivos del Programa Municipal de Desarrollo (PMD) 2.6 Cultura Vial y prevención de accidentes. Reducir el número de personas lesionadas y fallecidas en hechos de tránsito, del Eje 2 Ciudad en Paz, sin embargo, el PMD 2021 -2024, no presenta metas para los objetivos asociados al programa. Los indicadores y Metas asociados al Eje Ciudad Segura del PMD 2021 – 2024 corresponden a temas de seguridad pública como *Porcentaje de personas que declaran sentirse inseguras*, se muestran en la tabla 6.

Tabla 6. Indicadores y Metas del Eje 2 Ciudad Segura PMD 21 – 24.

Nombre del Indicador	Línea bases/ Año	Meta 2024
Porcentaje de personas que declaran sentirse inseguras	64.1% / 2021	57.7% Sentido: descendente
Tasa de homicidios dolosos por cada 100 mil habitantes	19.95 / 2020	15.0 Sentido: descendente
Tasa de Feminicidios por cada 100 mil habitantes	1.47 / 2020	0.75 Sentido: descendente
Tasa de policías municipales operativos registrados en el sistema nacional por cada 1000 habitantes	1.0 / 2021	1.8 Sentido: ascendente

Fuente: PMD 2021 – 2024 e informe de Indicadores del Plan Municipal de Desarrollo 2021 – 2024 Periodo de reporte: Enero – Diciembre 2024

Las metas del Eje "Ciudad Segura" del programa municipal están centradas en la seguridad pública, no en la movilidad ni la cultura vial. Los indicadores asociados a este eje, como las tasas de homicidios, feminicidios o la percepción de inseguridad, pertenecen al ámbito de la seguridad y justicia.

Asimismo, al analizar el Programa Municipal de Seguridad y Protección 2021-2024, se observa que su esquema de ejecución (con objetivos, estrategias, líneas de acción y

mecanismos de ejecución) es idéntico al presentado en el Plan Municipal de Desarrollo (PMD) 2021-2024. Esto sugiere una falta de diferenciación y una posible redundancia entre ambos documentos de planeación.

De lo anterior, el PMD 2021 – 2024, y el Programa Municipal de Seguridad y Protección 2021 – 2024, si tienen relación con el Programa Movilidad, empero, excluyen metas específicas relacionada con hechos de tránsito, movilidad o cultura vial.

6. ¿Cómo está vinculado el Propósito del programa con los Objetivos del Desarrollo del Milenio, los Objetivos de Desarrollo Sostenible o la Agenda de Desarrollo Post 2015?

La vinculación del propósito con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) se considera indirecta. Con el Propósito «El Municipio de Monterrey disminuye los hechos de tránsito» se comparó la meta del ODS 3 y ODS 11.

En el diagnóstico del programa se enuncia que la intervención se alinea con el ODS 5 Igualdad de género y ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles, sin presentar una justificación a dicha afirmación. Cabe señalar que, de la revisión al documento, no hay elementos que permitan deducir la alineación con el ODS 5.

Tabla 7. Vinculación a los ODS.

ODS	Meta	Vinculación	Valoración.
3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	3.6 Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	Indirecta	El Propósito no asegura reducir lesiones/defunciones (solo “hechos”).
11. Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles	11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad	Indirecta	El Propósito no se compromete con seguridad vial para grupos vulnerables ni con accesibilidad limitada.

Fuente: MIR del programa Movilidad y los ODS.

La revisión de la vinculación del ODS 3, la meta 3.6 con el propósito del programa, se identifica que no se asegura reducir el número de lesiones o defunciones pues de manera general se refiere a los hechos de tránsito. Por otra parte, el ODS 11 y su meta 11.2 muestra una vinculación indirecta con el propósito dado que éste no considera a los grupos vulnerables ni con accesibilidad limitada.

Los accidentes de tránsito afectan a las mujeres en México con una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves debido al diseño de los vehículos que no considera la fisiología femenina, y aunque ellas son responsables de menos accidentes, pueden ser el objetivo de mayor violencia vial cuando ocurre un siniestro. Las mujeres en México también se ven afectadas por una menor participación en la conducción y el transporte público como resultado de normas sociales y de género, lo que limita su movilidad y acceso a la seguridad vial. Por ello, es importante la vinculación del propósito con el ODS 5 y sus metas 5.1 y 5.2.

IV. Población Potencial, Objetivo y mecanismos de elegibilidad

Definiciones de población potencial, objetivo y atendida

Se entenderá por población potencial a la población total que presenta la necesidad y/o problema que justifica la existencia del programa y que por lo tanto pudiera ser elegible para su atención.

Se entenderá por población objetivo a la población que el programa tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normatividad.

Se entenderá por población atendida a la población beneficiada por el programa en un ejercicio fiscal.

Población potencial y objetivo

7. Las poblaciones, potencial y objetivo, están definidas en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema y cuentan con la siguiente información y características:

- a) Tienen una misma unidad de medida.**
- b) Están cuantificadas.**
- c) Metodología para su cuantificación y fuentes de información**
- d) Se define un plazo para su revisión y actualización.**

Nivel	Criterios
1	<ul style="list-style-type: none"> • El programa tiene definidas las poblaciones (potencial y objetivo), y • Las definiciones no cumplen con las características establecidas.

Mediante información anecdótica, el personal de la unidad responsable del programa indicó que, sí cuenta con mecanismos para identificar a su población objetivo. De acuerdo con lo expresado, la población objetivo comprende todos los conductores y peatones que transiten dentro de la ciudad de Monterrey y quienes cometan faltas cívicas que infringen las normativas viales. Las pláticas de cultura vial únicamente se dan a instituciones educativas o empresas que lo soliciten y deben estar ubicados dentro del territorio de la Ciudad de Monterrey.

De la revisión al documento diagnóstico y de la información obtenida, se infiere que el programa presupuestario Movilidad no cuenta con una definición formal de la población potencial, objetivo ni atendida dentro de su diagnóstico ni en documentos normativos asociados. En el documento, únicamente presenta datos generales de la población total del Municipio de Monterrey (1,142,994 habitantes) y menciona población flotante, sin detallar los segmentos afectados por el problema de accidentalidad vial. Se carece de una definición de Población Potencial

Ahora, respecto de la población objetivo, no se presenta un análisis que identifique a un grupo poblacional programado para recibir la atención del programa. Tampoco se establecen criterios de elegibilidad (sexo, edad, condición socioeconómica, localización geográfica o grupos vulnerables).

No debe perderse de vista, que los productos o servicios del programa son *Operativos viales implementados para la prevención de accidentes y Talleres impartidos en temas de cultura vial*. El programa tiene dos tipos de beneficiarios directos, los conductores de vehículos motorizados y no motorizados, y los participantes en los talleres de cultura vial (trabajadores, estudiantes de nivel básico a nivel medio superior y menores que participan en hechos de tránsito). Con los datos de asistencia a los talleres que proporcionó personal de la Unidad Administrativa responsable del programa, no es factible generarse registro detallado de la población beneficiaria o atendida, ya que solo es un acta en la cual se registra el número de personas asistentes.

Con los registros de los talleres o sesiones de capacitación, la unidad responsable indica que se cuantificaron 12,022 personas participantes en los diversos talleres, sin agregar más características de ellos. De igual modo la Dirección de Tránsito y Movilidad lleva un conteo de los vehículos que pasan por los puntos donde se efectúa el operativo, los que son pasados a revisión y los que presentaron incumplimientos a la norma motivo de revisión.

En 2024, se tiene registro de 11,205 revisiones en Operativos de carga y 10,873 revisiones en operativos anti-alcohol.

En conclusión, el diagnóstico no cuenta con definiciones y cuantificaciones para las dos categorías de población, aunque el personal de la unidad responsable tiene una muy buena aproximación a ella, no se precisa una unidad de medida, metodologías para su definición y cuantificación, así como un periodo de revisión y actualización.

8. ¿El programa cuenta con información sistematizada que permite conocer 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 u otras)

Nivel	Criterios
2	<ul style="list-style-type: none">● El programa cuenta con información sistematizada que permite conocer la demanda total de apoyos, pero no las características de los solicitantes.

La información sistematizada es aquella información que ha sido organizada, clasificada y ordenada de manera sistemática y metódica para facilitar su análisis, comprensión, consulta y el descubrimiento de relaciones y patrones. Esto se confirma tanto en la información proporcionada, la brindada de forma anecdótica y aquella disponible en sitios públicos oficiales.

La unidad responsable cuenta con información sistematizada en relación con el Componente Operativos Viales Implementados. A través de la Coordinación de Información y Análisis, se registran los datos de Hechos de Tránsito con una caracterización mediante 56 variables. Con el procesamiento de datos se obtiene la información que coadyuva a la toma de decisiones para diseñar e implementar los operativos a cargo de la Dirección de Tránsito y Vialidad. La base de datos incluye la variable que ubica en coordenadas UTM el sitio del Hecho de Tránsito, que posteriormente se utiliza en sistemas georreferenciados y se usa tanto al interior como al público en general en la plataforma MIDE. Con la información de accidentalidad, sitio, fecha y hora del suceso, fechas de festividades anuales, características del vehículo y del conductor entre otras variables, se definen los sitios y tipo de operativos a implementar.

Respecto al Componente Talleres Implementados en temas de cultura vial, describe un servicio que se otorga bajo demanda de las personas interesadas. Si bien al cierre de cada sesión se levanta un acta en la que se registra el nombre de la institución o empresa, número de participantes, una valoración sobre el curso, estos datos son generales y no se

sistematizan más que para registrar el número de asistentes. En este caso, las instituciones educativas de nivel básico a superior de Monterrey, así como, empresas con flotilla vehicular. Sin embargo, no se cuenta con un registro sistematizado de la información de los talleres en temas de cultura vial. En entrevista, el personal hizo saber al equipo evaluador que se está diseñando un proceso para valorar el grado de satisfacción de los participantes a los talleres mediante cuestionarios en línea.

Mecanismos de elegibilidad

9. ¿El programa cuenta con mecanismos para identificar su población objetivo? En caso de contar con estos, especifique cuáles y qué información utiliza para hacerlo.

En relación con los mecanismos de elegibilidad, durante la entrevista se señaló que “la población objetivo comprende todos los conductores y peatones que transiten dentro de la ciudad de Monterrey y quienes cometen faltas cívicas que infringen las normativas viales. Las pláticas de cultura vial únicamente se dan a instituciones educativas o empresas que lo soliciten y deben estar ubicados dentro del territorio de la Ciudad de Monterrey.”.

Respecto al componente de operativos viales, se precisó que “no son solicitados por la ciudadanía, sino implementados de oficio”. En este caso, la identificación de la población objetivo se realiza con base en criterios técnicos relacionados con la incidencia de hechos de tránsito (zonas de mayor riesgo, horarios críticos, patrones de siniestralidad). Sin embargo, dichos criterios no están formalmente documentados como parte de un esquema de elegibilidad y no permiten caracterizar a la población beneficiaria con el mismo nivel de detalle que en otros programas sociales.

En cuanto a Talleres de cultura vial, este procedimiento de elegibilidad está normado en el Proceso P-SEG-VIT-04 a través de los formatos SEG-VIT-10 (solicitud) y SEG-VIT-11 (evaluación), lo que permite registrar y dar seguimiento a las capacitaciones impartidas. No obstante, también se reconoció que “no hay criterios de selección específicos”, es decir, el proceso únicamente valida la factibilidad de atender la solicitud, pero no establece parámetros de priorización en función de la vulnerabilidad, el nivel de riesgo o las características de la población solicitante.

En este sentido, aunque el manual constituye un mecanismo administrativo válido para sistematizar la demanda, no puede considerarse un mecanismo de elegibilidad en el sentido estricto que requieren los programas, ya que no define reglas claras para determinar quién accede primero o en qué condiciones.

En conclusión, el programa cuenta con mecanismos básicos para organizar solicitudes y ejecutar actividades, pero carece de criterios de selección y focalización claros, lo cual limita la precisión en la identificación de la población objetivo y deja espacio para fortalecer la lógica de elegibilidad en ambos componentes.

10. El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada que permita atender a su población objetivo y que considere elementos que promuevan acciones específicas de atención a las mujeres y que cumplan con las siguientes características:

- a) Incluye la definición 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.

El programa Movilidad no cuenta con una estrategia de cobertura documentada que cumpla con los elementos solicitados. En el componente de talleres de cultura vial, no se identificó una definición de la población objetivo que establezca con claridad el universo total de escuelas, empresas o grupos de interés que podrían ser atendidos. Tampoco existen metas de cobertura anual que especifiquen cuántas de estas instituciones se busca alcanzar en un periodo determinado ni mecanismos de monitoreo que permitan dar seguimiento al avance de esa cobertura respecto al total del universo identificado. En el caso de los operativos viales, no se encontró un documento que sistematice una estrategia de atención a las zonas de mayor siniestralidad vial. Durante la entrevista se señaló que “la dinámica de la accidentalidad es cambiante debido a la época y festividades del año, así como de las condiciones climáticas”, lo que explica la necesidad de ajustes operativos. Sin embargo, este enfoque reactivo no se traduce en la identificación de un patrón sistematizado ni en el desarrollo de una estrategia de cobertura de mediano o largo plazo para las zonas de mayor riesgo. En consecuencia, la cobertura del programa no puede considerarse congruente con el diseño ni con el diagnóstico, y no incorpora elementos específicos de atención diferenciada, como la perspectiva de género o acciones dirigidas a mujeres usuarias de las vialidades.

11. Los procedimientos del programa para la selección de beneficiarios y/o proyectos tienen las siguientes características:

- a) Incluyen criterios de elegibilidad claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- b) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
- c) Están sistematizados.
- d) Están difundidos públicamente.
- e) Son congruentes con los criterios establecidos para seleccionar a la población objetivo.

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none">● Los procedimientos para la selección de beneficiarios y/o proyectos tienen tres de las características establecidas.

El Procedimiento P-SEG-VIT-04 Difusión, Capacitación y/o Plática Vial a Empresas, Instituciones de Educación Preescolar, Básica, Media Superior y Superior, inicia cuando el particular (persona física o moral, representante de institución de educación de cualquier nivel) solicita la capacitación en materia de cultura vial y se le proporciona el link del formato SEG-VIT-10 Cultura Vial y Programas⁷ para realizar su trámite.

El sitio indica que el objetivo del servicio es organizar pláticas, capacitaciones o conferencias, de parte de la Dirección de Tránsito, dirigido a escuelas o empresas para fomentar la cultura vial y prevención de accidentes. Se indica que se debe realizar una solicitud de la plática o capacitación en formato libre que indique lo siguiente:

- La necesidad de capacitación (temática).
- La cantidad de personas.
- Tipo de aforo (adultos, adolescentes, niños).
- Ubicación del plantel o empresa.

Criterios de aprobación:

- Contar con personal adscrito a la dirección de tránsito, que permita brindar el servicio, atendiendo a la carga laboral existente y disponibilidad de unidad de traslado.

Criterios de aceptación de la solicitud del trámite o servicio:

⁷ Disponible en
<https://modulodigital.monterrey.gob.mx/modules/ventanillaDigital/procedures/difusionCapacitacionYOPlaticaVialAEmpresasInstitucionesDeEducacionPreescolarBasicaMediaSuperiorYSuperior> Consultado agosto 2025

1. Ser residente del Municipio de Monterrey.
2. Que el diagnóstico coincida con lo establecido en la solicitud.
- 3.- que entregue los requisitos completos

De lo anterior se concluye que los procedimientos del programa para la selección de beneficiarios y/o proyectos presentan 3 de las 5 características de la pregunta.

Los criterios de elegibilidad son ambiguos en su redacción, deja a criterio del solicitante la elección del tema que solicita, lo que puede generar confusiones en el tema impartido.

Se consideran estandarizados ya que el proceso está documentado debidamente y lo utiliza la Secretaría de Seguridad y Protección a la Ciudadanía como única ejecutora.

Están sistematizados ya que las solicitudes se encuentran registradas en una base de datos de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

Tanto el Procedimiento P-SEG-VIT-04 como el formato SEG-VIT-10 se consideran difundidos públicamente al estar publicados en sitios web oficiales del Municipio.

Debido a las áreas de oportunidad que presenta la definición de población objetivo, se considera que no hay congruencia con los criterios de elegibilidad.

Respecto de los operativos viales, no se cuenta con información para valorar criterios de elegibilidad. De acuerdo con los estándares internacionales y nacionales, los operativos de alcoholimetría seleccionan los vehículos de manera aleatoria.

12. Los procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo cuentan con las siguientes características:

- a) Están adaptados a las características de la población objetivo.
- b) Los procedimientos cuentan con formatos definidos.
- c) Están disponibles para la población objetivo.
- d) Están apegados al documento normativo del programa.

Nivel	Criterios
2	• Los procedimientos cuentan con dos de las características descritas.

Los componentes de programa movilidad proporcionan servicios como *Operativos viales implementados para la prevención de accidentes* y *Talleres impartidos en temas de cultura vial*. Por su naturaleza, los operativos viales no son susceptibles de ser solicitados como apoyo por parte de la ciudadanía, surgen principalmente de información estratégica. La información que utilizan para decidir el tipo de operativo, lugar y hora incluye datos sobre

accidentes, congestionamiento vehicular, horarios de mayor afluencia, zonas de riesgo identificadas y denuncias ciudadanas.

En consecuencia, no se cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo.

Sin embargo, para el componente Talleres *impartidos en temas de cultura vial, si se cuenta con un formato identificado SEG-VIT-10 Cultura Vial*, que más que un formato, es una guía para realizar el trámite para que el ciudadano interesado, solicite la impartición de pláticas, capacitaciones o conferencias, de parte de la Dirección de Tránsito, dirigido a escuelas o empresas para fomentar la cultura vial y prevención de accidentes.

Se considera que este, está adaptado a las características de la población objetivo y, que tanto los representantes de instituciones educativas como las personas empresarias y sus representados, tienen acceso a dispositivos con conexión a internet, que saben navegar en la red y buscar información. Así, al estar en sitios web oficiales, se considera que están disponibles para la población.

Finalmente, se considera que están a disposición de la población beneficiaria del componente, ya que los representantes de empresas e instituciones educativas de cualquier nivel en el Municipio de Monterrey, puede realizar su solicitud de capacitación en materia de educación vial.

V. Padrón de Beneficiarios y Mecanismos de Atención

Padrón de beneficiarios

13. Existe información que permita conocer quiénes reciben los apoyos del programa (padrón de beneficiarios) que:

- a) Incluya características de los beneficiarios establecidos en documento normativo.
- b) Incluya el tipo de apoyo otorgado.
- c) Esté sistematizada e incluya una clave única de identificación por beneficiario que no cambie en el tiempo.
- d) Cuente con mecanismos documentados para su depuración y actualización.

El programa Movilidad no cuenta con un padrón de beneficiarios unificado que cumpla con las características señaladas. En el caso del componente de operativos viales, se explicó que se trata de una intervención de carácter oficioso, en la cual la población objetivo es identificada en el momento de la ejecución mediante un proceso aleatorio de selección de conductores. En el operativo anti alcohol, de acuerdo con los lineamientos, se aplican dos

filtros: el primero consiste en la selección aleatoria del vehículo y una prueba cualitativa inicial para identificar signos de ingesta de alcohol; el segundo filtro corresponde a la prueba cuantitativa de alcoholimetría. Cuando el resultado es positivo, la persona conductora es caracterizada y se sistematiza la información derivada del procedimiento administrativo sancionador correspondiente. Si bien estos registros constituyen información sobre personas atendidas, no integran un padrón de beneficiarios con clave única ni con mecanismos de depuración y actualización que permitan identificar de manera continua y homogénea a la población beneficiaria.

Por su parte, el componente de talleres y pláticas de cultura vial no cuenta con un padrón de beneficiarios. Existen registros administrativos de solicitudes (formato SEG-VIT-10) y de evaluaciones (formato SEG-VIT-11), los cuales permiten conocer parcialmente el número de instituciones atendidas y de participantes. Sin embargo, esta información no incluye las características de los beneficiarios establecidas en un documento normativo, tampoco se encuentra sistematizada en una base de datos integrada, ni dispone de claves únicas de identificación o de procedimientos documentados para su actualización y depuración.

En conclusión, el programa dispone de registros administrativos aislados en cada componente, pero no cuenta con un padrón de beneficiarios en los términos requeridos por la evaluación de diseño. Por lo tanto, la respuesta a esta pregunta es No.

Mecanismos de atención y entrega del apoyo

14. Los procedimientos para otorgar los bienes o servicios a los beneficiarios tienen las siguientes características:

- a) Están estandarizados, es decir, son utilizadas por todas las instancias ejecutoras.**
- b) Están sistematizados.**
- c) Están difundidos públicamente.**
- d) Están apegados al documento normativo del programa.**
- e) Son congruentes con los criterios establecidos para seleccionar a la población objetivo.**

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">● Los procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios tienen todas las características establecidas

El Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Monterrey, establece claramente las líneas de acción que se materializan en el programa Movilidad. En el Capítulo VII de la Educación e Información Vial, otorga a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana la obligación de diseñar e instrumentar programas permanentes de Seguridad y Educación Vial. Los cuales deben orientarse a los siguientes segmentos de población:

- I. A los alumnos de educación preescolar, básica, media superior y superior, así como a las sociedades de padres de familia;
- II. A las personas que pretenden obtener permiso o licencias para conducir;
- III. A los conductores infractores del Reglamento de Tránsito y Vialidad;
- IV. A los conductores de vehículos de uso mercantil y de uso particular; y,
- V. A los conductores de vehículos del servicio público de transporte de pasajeros y de carga.

Lo anterior, con el fin de crear conciencia y hábitos de respeto a los ordenamientos legales en materia de tránsito y vialidad, prevenir hechos de tránsito y salvar vidas, orientada.

En el Capítulo VIII, De los Programas, se establece que el Municipio contará con programas de prevención, detección y combate del abuso en el consumo de alcohol relacionado con la conducción de vehículos.

Finalmente, en el Capítulo IX se confiere la atribución de implementar operativos viales para sancionar a los conductores de vehículos que conduzcan en estado de ebriedad, ya sea completa o incompleta. Cabe señalar que el Reglamento de Tránsito y Vialidad sólo prevé la implementación de los operativos antes mencionados; no contempla, en ese apartado, operativos específicos para sancionar la circulación a exceso de velocidad en zona urbana o escolar, la revisión de documentos, el uso de casco en el caso de motocicletas, entre otros.

Con estas normas operan los procedimientos P-SEG-VIT-04, Difusión, Capacitación y/o plática vial a empresas e instituciones de educación preescolar, básica, media superior y superior (versión 02, 30-ene-2023). El objetivo de este procedimiento es: “Transmitir 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, a fin de fomentar la cultura vial y la prevención de accidentes”. Este procedimiento cuenta con un diagrama de flujo de 13 actividades que describe la entrega del Componente 2, “Talleres impartidos en temas de cultura vial”, así como el cumplimiento de los indicadores y actividades de dicho componente. Se considera una fortaleza del programa que este componente responda en un plazo de siete días o menos a las solicitudes de capacitación y que dé seguimiento a la institución seis meses después de la capacitación.

Se detecta una ruptura de secuencia entre los numerales 7.8 y 7.11: en el 7.8, si la solicitud es aplicable, el flujo se remite directamente al 7.11, donde el personal instructor realiza la visita e imparte la capacitación en la fecha agendada, omitiendo los numerales 7.9 y 7.10, relativos a la confirmación de fecha y a los temas de interés. La secuencia descriptiva debe ser congruente con el flujograma.

Asimismo, se advierte que los criterios de elegibilidad para determinar la aplicabilidad de la solicitud no están incluidos en el procedimiento.

Se realiza una evaluación al instructor, pero se omite la evaluación de las personas participantes en la capacitación y no se indica en el procedimiento qué se debe hacer con la información generada en las evaluaciones.

En los canales de comunicación se utiliza un correo genérico de Gmail; lo más recomendable es usar una cuenta institucional del dominio oficial @monterrey.gob.mx.

El seguimiento a 6 meses solo indica para instituciones educativas omite entonces, a las empresas.

El proceso para la Instalación de Operativos de Control se basa en lineamientos emitidos por la Secretaría de Salud y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes según corresponda.

15. Si el programa recolecta información socioeconómica de sus beneficiarios y desagregada por sexo, explique el procedimiento para llevarlo a cabo, las variables que mide y la periodicidad de las mediciones.

El parte de hecho de tránsito⁸, es un acta y croquis que debe levantar un Policía de Tránsito al ocurrir un hecho de tránsito; recolecta información que luego se sistematiza. Contiene datos sobre las personas involucradas en el hecho, tales como Nombre completo, edad, domicilio, teléfono, dictámenes médicos y todo lo demás que se requiera para identificar o localizar a los propietarios de los vehículos, conductores, personas fallecidas, lesionados y testigos; estado etílico. Sin embargo, no se registra información socioeconómica.

Esta información se recolecta inmediatamente al ocurrir un hecho de tránsito y se entrega a la unidad responsable para su procesamiento.

⁸ Reglamento De Tránsito y Vialidad del Municipio de Monterrey. Disponible en: https://portal.monterrey.gob.mx/pdf/reglamentos/1/5_Reglamento_de_Tr%C3%A1nsito_y_Vialidad_del_Municipio_de_Monterrey.pdf

En los talleres de cultura vial no se recopila información socioeconómica de los beneficiarios. Únicamente se realiza la identificación de la institución, la cuantificación de los asistentes.

VI. Matriz de Indicadores para Resultados

De la lógica vertical de la Matriz de Indicadores para Resultados

16. Para cada uno de los Componentes de la MIR del programa existe una o un grupo de Actividades que:

- a) Están claramente especificadas, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- b) Están ordenadas de manera cronológica.
- c) Son necesarias, es decir, ninguna de las Actividades es prescindible para producir los Componentes.
- d) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes.

Nivel	Criterios
1	<ul style="list-style-type: none">● Del 0 al 49% de las Actividades cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

Si, el programa Movilidad cuenta con dos conjuntos de 2 actividades asociadas a cada uno de los dos componentes definidos en su Matriz de Indicadores para Resultados.

Las valoraciones de cada inciso se muestran en la tabla 6, donde se presenta el nivel de la mir, su objetivo y gráficamente se usa ✓ o ✗ para indicar si cumple o no la característica de la pregunta.

Tabla 8. Valoración de características de las actividades.

Nivel	Objetivo	a)	b)	c)	d
Componente 1	Operativos viales implementados para la prevención de accidentes				
Actividad 1.1	Emisión de reportes estadísticos de accidentes viales para la generación de estrategias de prevención de en temas de vialidad	✓	✗	✗	✗

Nivel	Objetivo	a)	b)	c)	d
Actividad 1.2	implementación de pláticas de cultura vial y reglamento de tránsito	✓	✗	✗	✗
Componente 2	Talleres impartidos en temas de cultura vial				
Actividad 2.1	Incrementar el número de personas beneficiadas con pláticas informativas de cultura vial.	✗	✗	✗	✗
Actividad 2.2	Personas beneficiadas con pláticas informativas sobre cultura vial a Empresas	✗	✗	✗	✗

Fuente: Elaboración propia. Simbología ✓ **Cumple** ✗ **No cumple** la característica establecida en la pregunta. Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR del programa Movilidad.

El programa de Seguridad Vial dispone de cuatro actividades para los dos componentes que integran su Matriz de Indicadores. Con relación al inciso a, 2 de las cuatro actividades, tienen un título planteado de forma clara, aunque dos de ellas podrían mejorar su precisión: “Incrementar el número de personas beneficiadas...” y “Personas beneficiadas con pláticas informativas sobre cultura vial a Empresas” que, si bien son comprensibles, se formulan más como resultados que como tareas operativas, lo cual puede dar lugar a interpretaciones.

Respecto al inciso b, los dos componentes y sus actividades no siguen un orden cronológico, ya que en la práctica se implementan de manera paralela: la emisión de reportes estadísticos y la impartición de pláticas no guardan secuencia entre sí, y lo mismo ocurre con las acciones dirigidas a población general y a empresas. Por lo tanto, no se cumple este criterio.

En lo tocante al inciso c, ninguna de las cuatro actividades (0%) resulta indispensable en términos estrictos para producir los componentes. Los operativos viales pueden implementarse aún sin reportes o pláticas, y los talleres de cultura vial pueden existir independientemente de si se amplía el número de beneficiarios o se focaliza en empresas. Esto refleja que las actividades, aunque útiles, no son necesarias en sí mismas para garantizar la producción del componente.

Por último, en cuanto al inciso d, respecto a si la actividad más el supuesto generan el componente, ninguna de las cuatro actividades (0%) muestra una relación de causa y efecto directa con el componente. En el primer componente, las actividades generan diagnósticos o acciones educativas que no constituyen operativos viales propiamente; en el segundo, las actividades se orientan a beneficiarios y no describen con claridad la acción operativa de

impartir talleres. Se debe generar un supuesto distinto en cada nivel de la MIR, sin embargo, la MIR solo contiene como supuesto «*Se mantiene la prioridad en programas de movilidad y educación vial (en el supuesto que por contingencia COVID-19 no se vea afectada esta actividad)*»

17. Los Componentes señalados en la MIR cumplen con las siguientes características:

- a) Son los bienes o servicios que produce el programa
- b) Están redactados como resultados logrados, por ejemplo, becas entregadas.
- c) Son necesarios, es decir, ninguno de los Componentes es prescindible para producir el Propósito.
- d) Su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos el Propósito.

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> ● Del 85 al 100% de los Componentes cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

El programa de Movilidad dispone de dos componentes en su Matriz de Indicadores. Su valoración gráfica se muestra en la tabla 9.

Tabla 9. Valoración de los Componentes.

Componente	a) Bien o servicio	b) Redacción como resultado logrado	c) Necesidad para el propósito	d) Contribución al propósito
Operativos viales implementados para la prevención de accidentes	✓ Sí, se identifica como un servicio público de prevención	✓ Sí, está redactado como resultado logrado	✓ Sí, es necesario para el propósito	✓ Sí, contribuye directamente al propósito
Talleres impartidos en temas de cultura vial	✓ Sí, se identifica como un bien/servicio educativo	✗ No, está redactado como acción en proceso, no como resultado logrado	✓ Sí, es necesario para el propósito	✓ Sí, contribuye junto con supuestos al propósito

Fuente: Elaboración propia. Simbología ✓ Cumple ✗ No cumple la característica establecida en la pregunta. Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR del programa Movilidad.

Con relación al inciso a de la pregunta, ambos, es decir, el 100%, están planteados como bienes o servicios que produce el programa: “Operativos viales implementados para la prevención de accidentes” y “Talleres impartidos en temas de cultura vial”. Respecto al inciso b, solo uno de los componentes, equivalente al 50%, está redactado de manera más cercana a un resultado logrado, mientras que el segundo se expresa como una acción en proceso, lo cual limita la claridad de su formulación. En cuanto al inciso c, los dos componentes, el 100%, son necesarios y ninguno es prescindible para alcanzar el propósito de disminuir los hechos de tránsito. Finalmente, en lo relativo al inciso d, ambos componentes, también el 100%, contribuyen junto con los supuestos establecidos a la generación del propósito del programa.

En suma, los componentes cumplen con un nivel de 87.5% de las características evaluadas, lo que sitúa al programa en el nivel 4 de valoración.

18. El Propósito de la MIR cuenta con las siguientes características:

- a) Es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos.
- b) Su logro no está controlado por los responsables del programa.
- c) Es único, es decir incluye un solo objetivo.
- d) Está redactado como una situación alcanzada, por ejemplo: morbilidad en la localidad reducida.
- e) Incluye la población objetivo.

Nivel	Criterios
2	<ul style="list-style-type: none"> • El propósito cumple con tres de las características establecidas en la pregunta.

El propósito “El Municipio de Monterrey disminuye los hechos de tránsito” cumple con tres de las cinco características evaluadas. En la tabla 10 se presenta gráficamente su valoración.

Tabla 10. Valoración del Propósito.

Propósito	a) Consecuencia directa	b) Fuera del control total	c) Es único	d) Situación alcanzada	e) Incluye población objetivo
El Municipio de Monterrey disminuye los	✓ Sí, es consecuencia de los componentes	✗ Indica que la entidad Municipio de	✓ Sí, es un único objetivo	✓ Sí, está redactado como	✗ No, no incluye explícitamente

hechos de tránsito		Monterrey es el actor		situación alcanzada	a la población objetivo
--------------------	--	-----------------------	--	---------------------	-------------------------

Fuente: Elaboración propia. Simbología **✓ Cumple** *** No cumple** la característica establecida en la pregunta.

En relación con el inciso a, se valida que efectivamente es consecuencia de los componentes vinculados a la implementación de operativos viales y talleres de cultura vial. Respecto al inciso b, el logro del propósito no depende únicamente del programa, ya que intervienen factores externos como la conducta de los ciudadanos y la infraestructura existente, pero su redacción presenta al Municipio de Monterrey como agente de cambio. En cuanto al inciso c, se considera único al centrarse en un solo objetivo: la reducción de los hechos de tránsito. Asimismo, en el inciso d, está redactado como una situación alcanzada, ya que plantea un estado deseado en el Municipio. Sin embargo, en el inciso e, se identifica una limitación, pues el propósito no incluye de manera explícita a la población objetivo, beneficiaria. Con base en ello, el propósito alcanza un nivel 2 de valoración.

19. El Fin de la MIR cuenta con las siguientes características:

- a) Está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- b) Es un objetivo superior al que el programa contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del programa sea suficiente para alcanzar el Fin.
- c) Su logro no está controlado por los responsables del programa
- d) Es único, es decir, incluye un solo objetivo.
- e) Está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia o del Plan Municipal de Desarrollo.

Nivel	Criterios
4	• El fin cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

La valoración gráfica del Fin de la Matriz de Indicadores para Resultados respecto a las características de la pregunta se presenta en la tabla 11.

Tabla 11. Valoración de Fin, Programa Movilidad.

Criterio	Cumplimiento	Descripción
a) Está claramente especificado, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.	✓	El enunciado es claro, preciso y no genera ambigüedad.

Criterio	Cumplimiento	Descripción
b) Es un objetivo superior al que el programa contribuye, es decir, no se espera que la ejecución del programa sea suficiente para alcanzar el Fin.	✓	El fin corresponde a un objetivo de impacto mayor al que el programa solo contribuye.
c) Su logro no está controlado por los responsables del programa.	✓	La disminución de personas lesionadas depende de múltiples factores externos además del programa.
d) Es único, es decir, incluye un solo objetivo.	✓	El fin enuncia un único objetivo relacionado con la disminución de lesionados por hechos de tránsito.
e) Está vinculado con objetivos estratégicos de la dependencia o del Plan Municipal de Desarrollo.	✓	Se vincula con el Eje de Movilidad Sustentable y Segura del PMD 2021–2024 (pp. 19 y 85).

Fuente: Elaboración propia. Simbología **✓ Cumple** *** No cumple** la característica establecida en la pregunta.

El Fin de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del programa Movilidad, está claramente definido y no presenta ambigüedad. Se identifica como un objetivo superior al que el programa contribuye, ya que la disminución de personas lesionadas no depende exclusivamente de la ejecución de los componentes y actividades planteados, sino de diversos factores externos vinculados a la seguridad vial. Asimismo, su logro no está bajo el control directo de los responsables del programa, sino que se relaciona con la coordinación de distintas políticas públicas y actores sociales. El Fin es único, pues concentra un solo objetivo, y además se vincula con los objetivos estratégicos establecidos en el Plan Municipal de Desarrollo en materia de movilidad segura y prevención de accidentes. Por lo anterior, el Fin cumple con el 100% de los criterios establecidos, alcanzando el Nivel 4 de valoración.

20. ¿En el documento normativo del programa es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)?

Con base en la documentación proporcionada por la Unidad Responsable y la información recabada en entrevistas, se confirma que el programa Movilidad carece de un documento normativo (tales como Reglas de Operación o manuales específicos) en el cual se vinculen de manera explícita los elementos de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), es decir: Fin, Propósito, Componentes y Actividades.

En consecuencia, no es posible establecer la correspondencia entre el resumen narrativo de la MIR y un documento normativo oficial, ni identificar con precisión áreas de mejora en

dicha vinculación. Tampoco se dispone de información que permita estimar el porcentaje de actividades del programa que se encuentren normadas en ROP o manuales.

La evidencia disponible indica que los elementos de la MIR han sido construidos como parte del proceso de planeación, pero no se encuentran formalmente incorporados en un instrumento normativo que otorgue certeza jurídica y operativa a la Unidad Responsable.

De la lógica horizontal de la Matriz de indicadores para Resultados

21. En cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del programa (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) existen indicadores para medir el desempeño del programa con las siguientes características:

- a) Claros.
- b) Relevantes.
- c) Económicos.
- d) Monitoreables.
- e) Adecuados.

Nivel	Criterios
3	• Del 70 al 84% de los indicadores del programa tienen todas las características.

Si, cada uno de los niveles de objetivos de la MIR del programa movilidad, cuenta con indicadores para medir el desempeño del programa. Su valoración, con base en los criterios CREMA citados en cada inciso de la pregunta se presenta en la tabla 12.

Tabla 12. Valoración Criterios CREMA.

Nivel / Indicador	C	R	E	M	A	Comentario
Fin: Variación porcentual de la disminución de lesionados en hechos de tránsito	✓	✓	✗	✓	✓	Requiere datos de registros médicos/policíacos que no siempre están disponibles de forma inmediata y a bajo costo
Propósito: Variación porcentual en hechos de tránsito registrados en el periodo	✗	✓	✓	✓	✓	No se indica la periodicidad para calcular la variación.
Porcentaje de operativos realizados (antialcohol, por exceso de velocidad, carga pesada y motocicletas)	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple con todas las características establecidas.

Nivel / Indicador	C	R	E	M	A	Comentario
Porcentaje de reportes elaborados para la recopilación de estadísticas de accidentes viales	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple con todas las características establecidas.
Porcentaje de personas actualizadas en Normatividad Vial por infringir el reglamento de tránsito	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple con todas las características establecidas.
Porcentaje de capacitaciones realizadas en temas informativos sobre cultura vial a instituciones educativas (kínder, escuelas primarias y secundarias), empresas y menores que participen en hechos de tránsito	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple con todas las características establecidas.
Porcentaje de estudiantes capacitados en materia de cultura vial para instituciones educativas	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple con todas las características establecidas.
Porcentaje de personas capacitadas en materia de cultura vial para Empresas	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple con todas las características establecidas.

Fuente: Elaboración propia. Simbología ✓ Cumple ✘ No cumple la característica establecida en la pregunta. C: Claro, R: Relevante, E: Económico, M: Monitoreable, A: Adecuado

La revisión de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del programa Movilidad muestra que, en términos de claridad, la mayoría se encuentran formulados de manera precisa y sin ambigüedad. En cuanto a la relevancia, los indicadores reflejan de manera general aspectos importantes de los objetivos a los distintos niveles, pero existen casos en los que no permiten capturar de forma suficiente los efectos esperados en el propósito. Respecto a la economía, la información para construir la mayoría de los indicadores está disponible a un costo razonable, lo cual representa una fortaleza. No obstante, en lo referente a la monitoreabilidad, persisten limitaciones en la verificación independiente, particularmente cuando no existen fuentes externas que validen los datos. Finalmente, en cuanto a la adecuación, se observa que algunos indicadores ofrecen una base sólida para evaluar el desempeño, mientras que otros son insuficientes para determinar el grado de cumplimiento del objetivo. En conclusión, el programa presenta un cumplimiento intermedio: alrededor del 70–75% de los indicadores cumplen con todas las características, lo que lo ubica en un nivel 3 de valoración. Esto implica que, si bien existe una base funcional de medición, es necesario ajustar la formulación de algunos indicadores —sobre todo en su precisión y vinculación con los objetivos— para garantizar evaluaciones más robustas y confiables en el futuro.

22. Las Fichas Técnicas de los indicadores del programa 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.
- h) Comportamiento del indicador (ascendente, descendente, regular o nominal).

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">• Del 85 al 100% de las Fichas Técnicas de los indicadores del programa tienen todas las características establecidas.

Cada uno de los indicadores de la MIR del programa movilidad cuenta con su Ficha Técnica, proporcionada por el personal responsable del programa. Se identificó que éstas cumplen con los ocho incisos que establece la pregunta.

En cuanto a las características, su nombre enuncia lo que se desea medir, dos variaciones porcentuales y seis porcentajes.

En cuanto a su definición, los indicadores de Propósito, Componente 1, Actividad 1.2 y Componente 2, presentan imprecisiones. Como ejemplo, el indicador es llamado Variación porcentual de hechos de tránsito registrados en Monterrey, su definición indica que se mostrará el número de hechos de tránsito en el periodo actual.

Respecto de los métodos de cálculo, son correctas las expresiones usadas para calcular variaciones porcentuales al comparar resultados del periodo actual contra el periodo anterior. En cuanto a los porcentajes, todos tienen la estructura de cálculo (*Acciones realizadas / Acciones planeadas o requeridas*) *100 lo que no está midiendo resultados, sino procesos.

Su periodicidad de medición es adecuada excepto para el componente 2, donde debería ser trimestral en lugar de mensual, de acuerdo con las recomendaciones de CONEVAL.

Todos los indicadores cuentan con unidad de medida adimensional como porcentaje. Se hace notar que los indicadores de nivel de fin y propósito tienen como unidad de medida Tasa, lo cual es incorrecto, ya que la tasa es una proporción o relación entre dos magnitudes

que indica la frecuencia con la que ocurre un evento o fenómeno en un período determinado.

En siete de las ocho fichas de indicador del programa, se establecieron líneas base, es importante mencionar que los valores de línea base están referidos a 2018 y 2023. De acuerdo con CONEVAL⁹ (2019, retomando a Zall Kusek y Rist, 2004), la línea base es el momento inicial del programa o proyecto; sin embargo, aun cuando es la primera medida de un indicador, no necesariamente es su primera estimación, dado que también se puede establecer a partir de un punto determinante para el programa, como el inicio de una administración o un rediseño sustancial en los entregables. Ahora bien, los valores de línea base no deben ser tomados de manera aleatoria o arbitraria. Metodológicamente, se debe hacer un estudio de los registros de las variables del indicador para establecer dicho valor.

En la definición de metas, estás tienen el mismo valor que la línea base, excepto las metas de Fin y Propósito. Tener valores iguales en línea base y meta no permite identificar los avances logrados con el paso del tiempo.

Finalmente, el sentido de los indicadores la asignación de sentido ascendente y descendente fue adecuada en cada uno de los ocho indicadores de la MIR.

En conclusión, el nivel de cumplimiento es 4, ya que las ocho fichas de indicador cuentan con los elementos establecidos en la pregunta, con áreas de oportunidad de mejora.

⁹ Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. Guía para el establecimiento y cálculo de líneas base y metas, Ciudad de México: CONEVAL, 2019.

23. Las metas de los indicadores de la MIR del programa tienen las siguientes características:

- a) Cuentan con unidad de medida.
- b) Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas.
- c) Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa.

Nivel	Criterios
1	<ul style="list-style-type: none">● Del 0 al 49% de las metas de los indicadores del programa tienen todas las características establecidas.

Las metas establecidas para 6 de los 8 indicadores del programa Movilidad cuentan con unidad de medida, las metas de Fin y propósito tiene asignada como unidad de medida Tasa, las restantes corresponden a la unidad adimensional porcentaje.

Ahora bien, con relación a que las metas estén orientadas a impulsar el desempeño, únicamente las metas de FIN y Propósito lo cumplen, es decir, no son laxas. Pues se busca disminuir en 4% la cantidad de lesionados en hechos viales y en 5% los hechos de tránsito del Municipio. Son fenómenos que no están dentro del control de los responsables del programa. En tanto, las metas asignadas para el resto de los indicadores son igual a 100% obtenido de la comparación entre las actividades o servicios planeados y las actividades y servicios logrados o realizados. Entonces, muy frecuentemente se alcanzará la meta como lo es el caso de porcentaje de reportes estadísticos de accidentes viales, de los cuales se deben realizar 12 anualmente y al cierre se tienen 12 reportes realizados.

Las metas son factibles de alcanzar los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa, pues son metas que miden la gestión de recursos que por proceso o norma se deben realizar.

Al evaluar los valores de los metas reportados en la cuenta pública del ejercicio 2024, presentada ante el ayuntamiento marzo 2025, se tienen metas con avances superiores a lo planeado. Al analizar la meta del indicador de Fin al cierre de 2024, se plantea la *Variación porcentual de la disminución de lesionados en hechos de tránsito en el Municipio de Monterrey en 4%*. La meta presentada en Cuenta Pública 2024 es una reducción 19.67%. Esta meta se evalúo con datos de Cuenta Pública 2024, Datos obtenidos de la plataforma MIDE+, Datos de OCISEVI con datos de la Secretaría de seguridad, y la estadística Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS) de INEGI, al observar las variaciones porcentuales obtenidas (tabla 13).

Tabla 13. Evaluación de Meta nivel de Fin.

Fuente de información	Lesionados 2024	Lesionados 2023	Variación Porcentual
Cuenta Pública 2024	1286	1539	-16.44
MIDE+ Dirección de Seguridad Vial de la Secretaría de Desarrollo Urbano	1524	3274*	-53.45
OCISEVI, Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.	1524	1637	-6.90
Estadística de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, INEGI .	1936	2072	-6.56

Fuente: Elaboración propia. *Se encontraron registros duplicados.

La meta en cuenta pública se calculó de manera inversa es decir la cifra 2023 se dividió entre la cifra 2024 y no como indica el método de cálculo. No se especifica el origen de los datos.

Ahora bien, la meta calculada con datos de MIDE+, presenta una inconsistencia al encontrar valores duplicados en sus registros de 2023. Por lo que no es confiable el resultado de una reducción del 53%

Finalmente, las variaciones porcentuales que se obtienen con los datos de OCISEVI E INEGI, son más semejantes en valor absoluto, 6.9% y 6.56% de reducción, sin embargo, hay diferencias en los valores con los que se calcula la variación.

24. Cuántos de los indicadores incluidos en la MIR tienen especificados medios de verificación con las siguientes características:

- a) Oficiales o institucionales.
- b) Con un nombre que permita identificarlos.
- c) Permiten reproducir el cálculo del indicador.
- d) Públicos, accesibles a cualquier persona.

Nivel	Criterios
1	<ul style="list-style-type: none"> ● Del 0 al 49% de los medios de verificación cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

De los ocho indicadores, ninguno cuenta con medios de verificación que cumplan las características de la pregunta.

Se enuncian de manera general como base de datos de estadística 2023 y 2024, Reporte de Operativo realizado vs requerido, Reporte ciudadano actualizado, Reporte de Pláticas

realizadas y Pláticas proyectadas, Reporte de Estudiantes capacitados con lista de asistencia, Reporte de personas capacitadas con lista de asistencia. De este modo ninguno de los indicadores se identifica como fuente de información Oficiales o institucionales, no cuentan con un nombre que permita identificarlos, no se indica qué variables se encuentran en los medios de verificación para reproducir el cálculo del indicador, Públicos, accesibles a cualquier persona. Ni en la MIR o la Ficha de Indicador se indica el sitio web u oficina en que se puede consultar la información.

25. Considerando el conjunto Objetivo-Indicadores-Medios de verificación, es decir, cada renglón de la MIR del programa es posible identificar lo siguiente:

- a) Los medios de verificación son los necesarios para calcular los indicadores, es decir, ninguno es prescindible.
- b) Los medios de verificación son suficientes para calcular los indicadores.
- c) Los indicadores permiten medir, directa o indirectamente, el objetivo a ese nivel.

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none">● Tres de los conjuntos Objetivo-Indicadores-Medios de verificación del programa tienen las características establecidas.

En la revisión de la lógica horizontal (conjunto Objetivo-Indicadores-Medios de verificación) de la MIR del Programa Movilidad se observa que, en el nivel de **Fin**, existe congruencia entre el objetivo, el indicador y los medios de verificación. El objetivo planteado es “Contribuir a la disminución de personas lesionadas en hechos de tránsito”, y su indicador, la variación porcentual de lesionados, resulta adecuado para medirlo. Los medios de verificación, basados en registros estadísticos, son necesarios y suficientes; sin embargo, no se identifica la fuente institucional responsable de dichos registros y requiere establecer con claridad la línea base que servirá de referencia para las metas.

En el nivel de Propósito, el objetivo es “El Municipio de Monterrey disminuye los hechos de tránsito registrados”, acompañado de un indicador de variación porcentual en los hechos de tránsito. La lógica es coherente, ya que el indicador permite medir el avance respecto al objetivo. Los medios de verificación también son adecuados, empero la definición del periodo de comparación no garantiza la consistencia y trazabilidad de la información.

En cuanto a los Componentes, se observa que los objetivos están redactados como bienes o servicios entregados, tales como “Operativos viales implementados” o “Pláticas impartidas”. Los indicadores de porcentaje de operativos realizados y de personas

capacitadas son pertinentes, y los medios de verificación (reportes de operativos y listas de asistencia) permiten darles seguimiento. No obstante, es importante medir la cobertura y efectos en la población, más allá de la gestión interna. Es decir, incorporar información sobre el grado de alcance de los operativos y capacitaciones, así como sobre los cambios en la conducta de los usuarios viales.

Finalmente, en el nivel de Actividades, los indicadores permiten dar cuenta de los procesos realizados, como la elaboración de reportes estadísticos y la implementación de pláticas de cultura vial. Los medios de verificación son registros administrativos adecuados, pero aún se requiere identificarlos y complementarlos con indicadores de eficiencia (costo por unidad ejecutada) y calidad (nivel de satisfacción de usuarios).

En síntesis, el análisis muestra que tres de los cuatro niveles cumplen con los criterios establecidos para la lógica horizontal, por lo que el programa alcanza un Nivel 3 en la escala de valoración. La principal área de mejora es el fortalecimiento de los medios de verificación y la orientación de los indicadores hacia los cambios en la población beneficiaria, especialmente en el nivel de actividades.

Valoración final de la MIR

26. Sugiera modificaciones en la MIR del programa o incorpore los cambios que resuelvan las deficiencias encontradas en cada uno de sus elementos a partir de sus respuestas a las preguntas de este apartado.

Es fundamental que el diagnóstico se formule desde una perspectiva centrada en la población beneficiaria, de modo que sus características sociodemográficas, condiciones de vulnerabilidad y necesidades específicas queden claramente definidas. Esto garantiza que la población sea reconocida como el punto de partida de toda la planeación y que se eviten formulaciones excesivamente institucionales.

De acuerdo con la Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores (CONEVAL, 2013), las actividades deben describirse como las principales acciones que permiten producir o entregar los componentes. Por ello, en su redacción conviene especificar insumos, recursos, procesos y responsables necesarios para garantizar la producción del bien o servicio.

Los componentes, a su vez, deben redactarse como bienes o servicios ya producidos o entregados a la población objetivo, y expresarse como objetivos logrados. Ejemplos adecuados son: 'Operativos viales implementados' o 'Talleres impartidos para fortalecer la cultura vial'. Se recomienda no incluir procesos administrativos (como adquisiciones o contrataciones), ya que estos no son percibidos directamente por la población.

En el caso del Propósito, el resumen narrativo debe expresar con claridad el cambio observable en la población objetivo derivado de utilizar los bienes o servicios entregados por el programa. La redacción más robusta sigue la fórmula: [Población objetivo] + [características] + [verbo en presente] + [efecto deseado]. Es indispensable que este nivel se mantenga congruente con el objetivo central definido en el árbol de problemas y objetivos, garantizando la lógica vertical.

El Fin debe enunciar la contribución del programa a un objetivo de nivel superior, por lo que su redacción debe iniciar con el verbo 'Contribuir a' (según las directrices de la SHCP), y estar alineado explícitamente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Respecto a los indicadores, es prioritario cuidar la economía de la información: deben seleccionarse solo aquellos que cuenten con fuentes disponibles, confiables y de bajo costo de acceso. Cuando midan variaciones porcentuales, debe especificarse el periodo de referencia (ej. año base y año de comparación). Además, los indicadores deben orientarse a resultados más que a la gestión de recursos; por ejemplo, no solo medir el número de talleres impartidos, sino el nivel de aprovechamiento de los asistentes, y no solo contar operativos realizados, sino identificar el efecto concreto en la disminución de hechos de tránsito o los cambios en el comportamiento de los conductores. En cuanto a las líneas base, deben establecerse a partir del historial de registros disponibles, con metodologías claras que permitan verificar su solidez estadística.

Es crucial diferenciarlas de las metas, que representan el reto asumido por la unidad responsable. Sobre los medios de verificación, se recomienda dar un nombre formal a las bases de datos, publicarlas en portales oficiales de transparencia o páginas institucionales e incluir descripciones claras de las variables y metodología de captura. Esto asegura trazabilidad, comparabilidad y confianza en la información que sustenta los indicadores.

Finalmente, se debe prestar especial atención a la lógica horizontal de la MIR, garantizando la coherencia entre resumen narrativo, indicador y medio de verificación. Cualquier persona que consulte los medios de verificación debe poder reproducir los indicadores y confirmar que miden de manera directa y exclusiva el aspecto señalado en el resumen narrativo. Adicionalmente, se recomienda incorporar la perspectiva de género y el enfoque diferenciado (sexo, edad, condición de vulnerabilidad), cuidar la temporalidad y sostenibilidad de los resultados en el mediano plazo, identificar supuestos críticos como cambios normativos o presupuestales y, finalmente, alinear cada nivel de la MIR con los instrumentos de planeación vigentes (ODS, Plan Nacional, Estatal y Municipal).

VII. Presupuesto y Rendición de cuentas

Registro de operaciones programáticas y presupuestales

27. El programa identifica y cuantifica los gastos en los que incurre para generar los bienes y los servicios (Componentes) que ofrece y los desglosa en las siguientes categorías:

a) Gastos en operación: Se deben incluir los directos (gastos derivados de los subsidios monetarios y/o no monetarios entregados a la población atendida, considere los capítulos 2000 y/o 3000 y gastos en personal para la realización del programa, considere el capítulo 1000) y los indirectos (permiten aumentar la eficiencia, forman parte de los procesos de apoyo. Gastos en supervisión, capacitación y/o evaluación, considere los capítulos 2000, 3000 y/o 4000).

b) Gastos en mantenimiento: Requeridos para mantener el estándar de calidad de los activos necesarios para entregar los bienes o servicios a la población objetivo (unidades móviles, edificios, etc.). Considere recursos de los capítulos 2000, 3000 y/o 4000.

c) Gastos en capital: Son los que se deben afrontar para adquirir bienes cuya duración en el programa es superior a un año. Considere recursos de los capítulos 5000 y/o 6000 (Ej: terrenos, construcción, equipamiento, inversiones complementarias).

d) Gasto unitario: Gastos Totales/población atendida (Gastos totales=Gastos en operación + gastos en mantenimiento). Para programas en sus primeros dos años de operación se deben de considerar adicionalmente en el numerador los Gastos en capital.

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none">• El programa identifica y cuantifica los gastos en operación y desglosa tres de los conceptos establecidos.

En la cuenta pública 2024 se presenta el monto ejercido correspondiente al programa Movilidad. El personal de la unidad responsable proporcionó el presupuesto en la clasificación por objeto del gasto, como lo muestra la tabla 14.

Tabla 14. Egresos por capítulo de gasto del programa de Movilidad.

Capítulo		Presupuesto Pagado 2024	
1000	Servicios Personales.	78,930,703.67	61.49%
2000	Materiales y Suministros.	26,612,394.29	20.73%
3000	Servicios Generales.	22,787,384.47	17.75%
5000	Bienes Muebles Inmuebles e Intangibles.	43,241.72	0.03%
Total		128,373,724.15	100.00%

Fuente: Elaboración propia. Datos proporcionados por la Unidad Responsable

De la tabla 8, se observa que el 61.49% del gasto se destina a servicios personales, esto se explica dado que la implementación del programa requiere la ejecución de operativos físicos para verificar el cumplimiento de normativas por parte de conductores de vehículos, así mismo, la impartición de cursos requiere que personal realice las tareas de facilitación de temas relacionados con la cultura vial.

El capítulo 2000 y 3000 representan juntos el 38.48% del presupuesto ejercido en 2024 y gastó en bienes de capital que representan 0.03%

La información proporcionada carece del indicador de gasto unitario, y, en consideración que el programa carece de registros de población atendida.

En el proceso de costeo para el programa presupuestario puede determinar la cantidad de recursos a cada uno de los componentes (Operativos viales implementados y Talleres impartidos) y dividirlo por la cantidad de productos o servicios realizados (735 operativos y 2089 talleres realizados¹⁰ en 2024).

¹⁰ Datos obtenidos del Informe de Avance de los Programas Presupuestarios 2024, Gobierno Municipal.

Rendición de cuentas

28. El programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas 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.

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none">● Los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas tienen todas las características establecidas.

El Municipio cuenta con el procedimiento *P-CMU-TRA-02, Solicitud de acceso a la información pública* controlado por versión y fecha, disponible en la página web¹¹ del Municipio. Tiene como objetivo dar trámite a las solicitudes de acceso a la información recibidas por la Unidad de Transparencia de la Administración Pública Centralizada del Municipio.

Mediante el procedimiento: *P-CMU-TRA-02, se establecen vías de entrada para recibir solicitudes de acceso a la información* (SISAI/PNT, escrito, correo, teléfono), se realiza el registro y control estadístico de solicitudes, las cuales son turnadas a las personas Enlaces de Información, se valoran las condiciones de la solicitud como la incompetencia, necesidad de prórroga para dar respuesta, acuerdo de clasificación/versión pública, inexistencia con acta de búsqueda, costos y entrega, así como intervención del Comité de Transparencia y medios de defensa. En apego a la normativa de acceso a la información pública se establecen los plazos para prevenir una aclaración al solicitante (5 días), acuerdo de incompetencia (3 días) y acuerdo de respuesta (10 días). El documento normativo se

¹¹

<https://www.monterrey.gob.mx/pdf/new/Procedimientos/Contraloria/Solicitud%20de%20Acceso%20a%20a%20Informacion%20P-CMU-TRA-02%20Rev.01.pdf> Consultado agosto de 2025

considera desactualizado pues data del 16 de enero de 2023, Versión 2.0, es un documento público disponibles en la página oficial del municipio¹².

Respecto a los resultados principales del programa, así como la información para monitorear su desempeño, no se proporcionó documentación que sustente una opinión de evaluación.

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.

29. Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones tienen las siguientes características:

- a) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
- b) Están sistematizados.
- c) Están difundidos públicamente.
- d) Están apegados al documento normativo del programa.

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none">● Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones tienen tres de las características establecidas.

El programa Movilidad contempla dos tipos de servicios y funciones: operativos viales implementados para la prevención de accidentes y talleres de cultura vial impartidos a la población.

En el caso de los operativos viales, específicamente los de alcoholimetría, su ejecución se ajusta a protocolos y lineamientos que norman la organización de los puntos de control. Estos lineamientos detallan la participación de distintas instancias, los recursos humanos necesarios, los criterios para la selección de ubicaciones y la disposición de zonas para selección aleatoria y aplicación de pruebas cualitativas y cuantitativas. Asimismo, se especifica la forma de proceder ante un conductor positivo en alcoholemia, el registro de datos personales y el inicio del procedimiento administrativo correspondiente. De manera complementaria, los operativos de carga se realizan con base en la normativa de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con el objetivo de garantizar la seguridad vial y proteger la infraestructura carretera. El Municipio de Monterrey, además,

¹²

<https://www.monterrey.gob.mx/pdf/new/Procedimientos/Contraloria/Solicitud%20de%20Acceso%20a%20la%20Informacion%20P-CMU-TRA-02%20Rev.01.pdf>

ha establecido vialidades específicas para el tránsito de vehículos de carga, que se encuentran publicadas en los anexos del Reglamento de Tránsito municipal¹³.

En contraste, el componente de talleres de cultura vial no cuenta con un procedimiento de ejecución formalmente homologado al Estándar de Competencia EC0217 «Impartición de cursos de formación del capital humano de manera presencial grupal». La información sobre la impartición de talleres no se encuentra sistematizada y no existen directrices explícitas que aseguren uniformidad en su aplicación.

En ningún caso se identificó difusión pública de los procedimientos, ni se entregó un documento normativo municipal que integre de manera formal las directrices de ejecución del programa. Por ello, si bien los operativos viales se rigen por protocolos estandarizados y normativos, los talleres carecen de sistematización y ambos componentes carecen de difusión pública de los procedimientos.

VIII. Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas municipales y estatales

30. ¿Con qué otros programas estatales, municipales y/o acciones de desarrollo social el programa evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias y que además incorporen acciones específicas para atender brechas de desigualdad?

La revisión de los programas presupuestarios, en primera instancia de la Secretaría de Seguridad y Protección a la Ciudadanía, indica que no se cuenta con otro programa que coincida o complemente con el programa Movilidad.

La secretaría de desarrollo urbano sostenible cuenta con el programa mantenimiento de la infraestructura de movilidad cuyas acciones se destinan a mejorar, modernizar y diseñar cruceros viales semaforizados y debidamente señalizados tanto vertical como horizontalmente.

También de manera complementaria la secretaría de infraestructura Sostenible con el programa el Programa de Planeación, Promoción y Supervisión de Obras al desarrollar infraestructura para la movilidad, modernización de infraestructura y equipamiento urbano; y mantenimiento a calles y avenidas. Lo que brinda una movilidad segura tanto para peatones y vehículo motorizados o de tracción humana.

¹³ Disponible en: <https://decidimos.monterrey.gob.mx>, consultado septiembre 2025.

De la revisión a programas presupuestarios de nivel estatal, no se encontró un programa cuyos objetivos coinciden de manera complementaria con los de Movilidad, en términos de realizar operativos Viales y la promoción, difusión de Cultura vial.

Tabla 15. Complementariedad y coincidencia de Movilidad con otros programas estatales, municipales y/o acciones.

	Programa 1	Programa 2
Nombre del programa	Mantenimiento de la Infraestructura de Movilidad	Programa de Planeación, Promoción y Supervisión de Obras
Modalidad y clave	No Disponible	No Disponible
Dependencia / entidad responsable	Secretaría de Desarrollo Urbano Sostenible	Secretaría de Infraestructura Sostenible
Propósito	Dotar de infraestructura segura para las y los peatones para la disminución de atropellamientos.	La población de la ciudad de Monterrey recibe Infraestructura Pública Municipal de calidad
Población objetivo	Peatones	<i>Ciudadanos de Monterrey</i>
Tipo de apoyo	Adecuación de cruceros viales, Proyectos de control de tráfico	Construcción de infraestructura básica
Cobertura geográfica	Municipio Monterrey	Municipio Monterrey
Fuentes de información	Matriz de Indicadores para resultados del Programa	Matriz de Indicadores para resultados del Programa y diagnóstico
¿Coincide con el programa evaluado?	Si	Si
¿Se complementa con el programa evaluado	Si	Si
Justificación	Realiza mantenimiento, rediseño y estudio de intersecciones para su adecuada semaforización, lo que brinda seguridad a los viajes motorizados y desplazamiento de peatones.	Realiza la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial con su adecuada señalización vertical y horizontal lo que brinda seguridad a los viajes motorizados y desplazamiento de peatones.

Análisis FODA

A partir de la evaluación de diseño del programa Movilidad 2024 del Municipio de Monterrey, Nuevo León, la tabla 16 presenta los hallazgos organizados en un esquema de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA). Para cada hallazgo identificado, se formulan recomendaciones orientadas a la mejora de la lógica del programa y orientación a intervenir en las causas del problema y generar resultados más orientados a las condiciones de vida y entorno de las personas.

Se definen como Fortalezas aquellos factores internos del Municipio que favorecen el cumplimiento de los objetivos del programa; como Oportunidades, los factores externos que representan una posibilidad de mejora y pueden contribuir al logro de dichos objetivos. Las Debilidades corresponden a limitaciones internas que dificultan alcanzar los fines del programa, mientras que las Amenazas son factores externos que, en caso de materializarse, podrían afectar negativamente la operación y logro de objetivos del programa.

Las recomendaciones propuestas tienen un carácter enunciativo; el personal municipal encargado del programa puede identificar otros hallazgos relevantes y derivar de ellos acciones adicionales dentro de su ámbito de competencia. Estas recomendaciones se clasifican en tres tipos:

1. Específicas: dirigidas al personal de una dirección responsable de operar una actividad puntual del programa.
2. Institucionales: dirigidas a personal de distintas direcciones dentro de una misma dependencia que operan una o varias actividades del programa.
3. Interinstitucionales: dirigidas al personal de al menos dos dependencias municipales involucradas en la operación de una o varias actividades del programa.

El nivel de priorización de cada recomendación (Alto, Medio o Bajo) se determina considerando el beneficio potencial que ésta traería consigo de manera indirecta en la población atendida, así como la viabilidad normativa y operativa de su implementación en un periodo de hasta un año.

Tabla 16. Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y recomendaciones.

Pregunta	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
Fortalezas		
1. Formulación del Problema. 2. Diagnóstico	La Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana sistematiza la información derivada de los hechos de tránsito la cual se comparte con la plataforma MIDE+ que muestra la ubicación geo referenciada de los hechos de tránsito lo que permite a la institución formular estrategias de atención y a la ciudadanía conocer los puntos conflictivos y prevenir accidentes.	No Aplica
Marco Normativo	El programa movilidad cuenta con un marco normativo robusto para el desarrollo de los operativos de control referidos a las diferentes temáticas a cargo de la dirección de tránsito y movilidad.	No Aplica
Oportunidades		
12. Solicitudes de apoyo.	Es posible que la Dirección de Vialidad y Tránsito disponga de un proceso de solicitud de pláticas o talleres con formato digitalizado (plantilla digital) y escrito para quien no tenga acceso internet, a la Dirección de Vialidad y Tránsito, con ello se una inicia una sistematización de la información.	01 - Institucional - Alta - Diseñar un formulario digital que sirva como solicitud de pláticas y talleres que brinda la dirección de vialidad y tránsito con los campos necesarios para especificar el tipo de apoyo, tema, auditorio
13. Padrón de beneficiarios 15. Información Socioeconómica	Es posible que la Dirección de Vialidad de valorar la conveniencia de que el programa cuente con un padrón de beneficiarios en el componente talleres de cultura vial y dar seguimiento a los beneficiarios participantes y dar seguimiento, se identifican registros administrativos en el componente de talleres de cultura vial (formatos SEG-VIT-10 y SEG-VIT-11) que podrían aprovecharse como punto de partida para conformar un sistema más integral de seguimiento de beneficiarios.	02 - Institucional - Alta - Valorar la creación de un padrón de beneficiarios para el componente de talleres de cultura vial, a partir de los registros ya existentes. Este padrón debería sistematizar la información de participantes, incluir características básicas de los beneficiarios y contar con mecanismos de actualización y depuración, a fin de mejorar el seguimiento y evaluación de resultados.

Pregunta	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
		Debilidades
1. Formulación del Problema	El problema del programa se formula de manera institucional (centrado en el Municipio) y no como un hecho negativo que afecta a una población específica. La redacción permite inferir el problema, pero no define explícitamente a la población afectada (usuarios de las vialidades: conductores, peatones, ciclistas), ni presenta evidencia empírica reciente (magnitud, tendencia, periodo y fuente) que sustente la justificación. Además, se confunde el problema con la falta de una solución (p. ej., operativos), y persisten inconsistencias entre diagnóstico y MIR respecto a la población objetivo y el uso del término normativo “hechos de tránsito”.	03 - Institucional - Alta - Reformular la definición del problema como un hecho negativo que presente a la población o área de enfoque afectada, sus características localización, importancia o magnitud .
2. Diagnóstico. 3. Justificación teórica	El programa cuenta con un diagnóstico, sin embargo, carece de la definición del problema público y un análisis causal que explique los factores que explican la problemática.	04 - Institucional - Alta - Ajustar el diagnóstico y el árbol de problemas para definir con mayor precisión las causas y efectos, sustentarlos con evidencia cuantitativa y cualitativa, y verificar la lógica causal. El problema debe documentarse en un análisis lógico causal en el que se relacionan las causas y sub causas para llegar al problema. Debe actualizar el diagnóstico mediante fuentes oficiales como el INEGI, el OCISEVI y la Unidad de Información de la Secretaría de Seguridad y Protección a la Ciudadanía, y establecer un periodo de actualización.
4 alineación del Propósito 18 Características del Propósito.	La vinculación del Propósito es limitada debido a que no focaliza su accionar sobre el diverso conjunto de conductores, las variaciones que implica hechos de tránsito y no difiere entre los grupos poblacionales que resultan afectados.	05 - Institucional - Alta - Redactar Propósito con población/área de enfoque y resultados (lesiones/defunciones), con indicadores desagregados (usuario, sexo, edad).

Pregunta	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
5. metas y objetivos del PMD	El objetivo del programa movilidad encuentra vinculación con el PMD 2021 – 2024, y el Programa Municipal de Seguridad y Protección 2021 – 2024, sin embargo, carece de metas específicas	06 - Institucional - Alta - Considerar en la Planeación de largo plazo o en los programas sectoriales, indicadores y metas para los programas presupuestarios como Movilidad
6, Vinculación del Propósito con los ODS	La vinculación del propósito con los ODS es débil debido a que se expresa de manera general la reducción de hechos de tránsito hoy siendo necesario hacer considerar la reducción de defunciones y lesiones así como la atención de grupos vulnerables y personas con accesibilidad limitada así como la diferenciación afectaciones entre hombres y mujeres	07 - Institucional - Alta - Redactar el propósito el que presenta la población objetivo o área de enfoque con víctimas (lesionados /defunciones) en el territorio de Monterrey. Incluye Indicadores de resultado: tasa de lesiones y defunciones por 100 mil hab.; desagregados por tipo de usuario (peatón, ciclista, motociclista, conductor) y por sexo/edad.
7. Las poblaciones, potencial y objetivo 9. Identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida	El programa no define con claridad a quién va dirigido ni cuántos son (población potencial y objetivo), y no cuenta con una cifra actualizada para medirlos. En talleres, existe un trámite para solicitar, pero no hay reglas claras de a quién se atiende primero ni con qué requisitos. En operativos, se actúa con criterios técnicos, pero no están formalizados como reglas de elegibilidad ni permiten caracterizar a la población beneficiaria.	08 - Institucional - Alta - Identificar con claridad a quién va dirigido el programa y cuántas personas o instituciones son (población potencial y objetivo), usando datos oficiales; definir cómo se medirá y cada cuándo se actualizará. Establecer reglas simples de acceso a los talleres: quién puede pedirlos, en qué orden se atienden, qué requisitos y pasos deben seguirse y qué comprobantes se solicitarán. Publicar estas reglas y llevar un registro de solicitudes y respuestas para asegurar trato parejo y transparencia.
8. Información Sistematizada	La captura de información de los asistentes a los talleres de cultura vial es heterogénea, faltan variables y se realiza a mano en formatos prediseñados que no reciben un tratamiento exhaustivo	09 - Institucional - Alta - Diseñar un proceso para la recogida de datos de las personas que acuden a los Talleres de Cultura Vial que asegure la protección de datos personales, pero que permita conocer características socioeconómicas o específicas, intereses en cultura vial, grado de aprovechamiento y satisfacción del curso impartido
10. Mecanismo de Cobertura y focalización	No hay estrategia de cobertura documentada (universos, metas anuales, horizonte, enfoque de género).	10 - Institucional - Alta - Diseñar una estrategia de cobertura diferenciada en el Diagnóstico para el programa movilidad en su componente Talleres de cultura vial y que el componente

Pregunta	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
		Operativos viales justifique sus particularidades de cobertura.
16. Actividades asociadas a componentes	La lógica vertical presenta claridad en la formulación de actividades, pero persiste la ausencia de secuencia, necesidad y causalidad directa con los componentes, además de considerar supuestos pertinentes a cada nivel de la MIR.	11 - Institucional - Alta - Se recomienda reformular las actividades de modo que expresen acciones operativas concretas, secuenciales y necesarias para generar los componentes, y relacionar supuestos pertinentes y específicos a cada nivel de la MIR.
23. Metas de indicadores.	Las metas de la MIR no cumplen de forma integral con los criterios del TdR. Aunque varias tienen unidad de medida, predominan metas de gestión (formuladas como cumplimiento al 100%) que no impulsan el desempeño ni reflejan resultados en la población. La factibilidad es alta por tratarse de procesos obligatorios, lo que reduce la exigencia. Además, existen inconsistencias entre fuentes y métodos de cálculo, sin homologación de fuente, fecha de corte y fórmula, y con medios de verificación que no siempre son públicos o claros.	12 - Institucional - Alta - Estandarizar el diseño y seguimiento de las metas de la MIR mediante la homologación de fuente y fecha de corte por indicador con medio de verificación público, oficial, identificado y accesible; la corrección del método de variación porcentual y la validación de calidad de datos; el uso de una metodología para fijar metas basada en línea base y tendencia de 3–5 años evitando metas 100% de gestión y privilegiando metas de resultado (aprovechamiento/aprendizajes en talleres, disminución de hechos de tránsito en zonas intervenidas); y la publicación con trazabilidad de las bases que alimentan los indicadores para asegurar reproducibilidad y rendición de cuentas.
24. Medios de Verificación		
25. Lógica Horizontal	La lógica horizontal es consistente, en Fin, Propósito y Componentes, pero falla en Actividades. Faltan precisar la fuente responsable y la línea base del indicador de Fin; definir el periodo de comparación y la trazabilidad en Propósito; en Componentes se requiere medir cobertura y efectos en la población (no solo % de acciones); y en Actividades no están claros los medios de verificación ni hay indicadores de eficiencia (costo unitario) y calidad (satisfacción).	13 - Institucional - Media - Documentar para cada nivel: en Fin, la fuente institucional y la línea base; en Propósito, el periodo de comparación homogéneo y un protocolo de trazabilidad; en Componentes, añadir indicadores de cobertura y de cambio de conducta con bases públicas de respaldo; y en Actividades, definir medios de verificación específicos (formatos/bases) e incorporar costo por unidad y satisfacción de usuarios. Centralizar todos los medios de verificación en un repositorio público para asegurar consistencia y verificación.

Pregunta	Fortaleza, oportunidad, debilidad o amenaza	Recomendaciones por tipo y prioridad
29. Procedimientos Estandarizados.	Los talleres de cultura vial carecen de lineamientos homologados y darle una debida difusión pública de procedimientos	14 - Institucional - Alta - Se recomienda documentar y homologar los procedimientos de ejecución de ambos componentes del programa, de manera que estén estandarizados y sistematizados, asegurando su difusión pública y su incorporación a la normativa municipal aplicable. Particularmente, para el componente de talleres de cultura vial se sugiere elaborar lineamientos operativos alineados con estándares de competencia vigentes, con el fin de garantizar uniformidad, calidad en la prestación del servicio y trazabilidad en los registros administrativos.
1. Formulación del Problema	El problema del programa se formula de manera institucional (centrado en el Municipio) y no como un hecho negativo que afecta a una población específica. La redacción permite inferir el problema, pero no define explícitamente a la población afectada (usuarios de las vialidades: conductores, peatones, ciclistas), ni presenta evidencia empírica reciente (magnitud, tendencia, periodo y fuente) que sustente la justificación. Además, se confunde el problema con la falta de una solución (p. ej., operativos), y persisten inconsistencias entre diagnóstico y MIR respecto a la población objetivo y el uso del término normativo “hechos de tránsito”.	15 - Institucional - Alta - Reformular la definición del problema como un hecho negativo que presente a la población o área de enfoque afectada, sus características localización, importancia o magnitud.
Amenazas		
10. Estrategia de cobertura	La siniestralidad varía por temporada y clima; puede distorsionar metas anuales.	16 - Institucional - Alta - Incorporar ajuste estacional y ventanas móviles de análisis. Así como supuestos que lo manifiesten.
Inconsistencia inter fuentes.	Divergencias entre bases (Cuenta Pública, MIDE+, OCISEVI, INEGI) pueden afectar comparabilidad y credibilidad de resultados.	17 - Institucional - Media - Definir fuente de información primaria, un proceso de conciliación y bitácora de cambios.

Conclusiones

La evaluación de diseño del Programa Movilidad confirma la pertinencia de la intervención frente a la alta incidencia de hechos de tránsito y sus efectos en la población usuaria de las vialidades. El programa articula dos componentes operativos —pláticas/talleres de cultura vial y operativos de control— que, en conjunto, pueden contribuir a disminuir conductas de riesgo y mejorar la seguridad vial en el Municipio.

En términos de diseño, la MIR presenta avances: el Fin y el Propósito cuentan con indicadores de resultado y guardan coherencia básica con el problema público. No obstante, la lógica horizontal requiere fortalecerse: en Componentes predominan indicadores de gestión que no capturan cobertura ni efectos en la población; y en Actividades faltan medios de verificación específicos e indicadores de eficiencia y calidad. Asimismo, se identifican oportunidades para precisar fuente responsable, línea base y períodos de comparación en los niveles superiores.

En normatividad, no se localizó un documento que vincule explícitamente la MIR con los procedimientos de ambos componentes. En operativos, existen protocolos y lineamientos con apego a normativa; en talleres, hay un procedimiento para recepción de solicitudes y evaluación, pero sin criterios formales de elegibilidad y priorización. Esta asimetría limita la estandarización, la transparencia y la trazabilidad del servicio ofrecido a la ciudadanía.

Respecto a poblaciones y cobertura, el programa no define con suficiencia la población potencial y objetivo ni cuenta con una estrategia de cobertura documentada con universos, metas anuales y horizonte de mediano plazo. Tampoco incorpora de manera explícita acciones diferenciadas para mujeres y otros grupos de atención prioritaria. Estas ausencias reducen la capacidad de focalizar, planear y evaluar el alcance real de la intervención.

En información y registros, se dispone de insumos valiosos (p. ej., registros administrativos y plataformas institucionales), pero persisten inconsistencias entre fuentes y métodos de cálculo, así como vacíos en la publicidad y trazabilidad de las bases que alimentan los indicadores. Sin procedimientos claros de conciliación y control de calidad, se afecta la comparabilidad y la solidez de los resultados reportados.

En padrón de beneficiarios, no existe un registro unificado con clave única, procedimientos de depuración y actualización, ni variables mínimas para caracterización en el componente de talleres. En operativos, aunque se generan registros derivados de la actuación administrativa, éstos no constituyen un padrón que permita seguimiento homogéneo de beneficiarios o población atendida.

El programa exhibe fortalezas operativas —protocolos en control de alcoholimetría y carga; coordinación con instancias de seguridad; uso de formatos para solicitudes y evaluación de

talleres— que pueden aprovecharse como base para la institucionalización del modelo de atención. El desafío es traducir esos avances en un andamiaje normativo y técnico que asegure cobertura planificada, criterios de acceso claros, indicadores orientados a resultados y datos verificables.

En síntesis, el Programa Movilidad es pertinente y cuenta con capacidades instaladas para incidir en la seguridad vial; sin embargo, requiere fortalecer su diseño: normalizar la vinculación MIR—procedimientos, definir poblaciones y cobertura, consolidar un padrón para talleres, estandarizar indicadores y metas con fichas técnicas y fuentes homologadas, y centralizar medios de verificación con trazabilidad pública. Estas mejoras permitirán una mejor focalización, mayor transparencia y una evaluación de resultados más robusta para la toma de decisiones y la rendición de cuentas.

Referencias y anexos

BID (2016). *Indicadores para el Desarrollo*. Curso en línea del Instituto Interamericano para el Desarrollo Económico y Social.

Cardozo, Myriam (2021). “Evidencia: conceptos y usos en la evaluación de políticas y programas públicos”. *Iztapalapa Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, núm. 90 · año 42, · enero-junio de 2021 · pp. 205-232.

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (2006). *Ramo 33, Aportaciones Federales para Entidades Federativas y Municipios*. Obtenido de: <https://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp0362006.pdf>

Merino, Mauricio (2013). *Políticas públicas: ensayo sobre la intervención del Estado en la solución de problemas públicos*. Ciudad de México: Centro de Investigación y Docencia Económicas.

OCDE (2018). *Glossary. 2018 OECD Performance Budgeting Survey*. Obtenido de: <https://www.oecd.org/governance/budgeting/2018-OECD-Performance-Budgeting-Glossary.pdf>

SHCP (2016). *Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados*. Obtenido de: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/154437/Guia_MIR.pdf

SHCP (s.f.) *Transparencia Presupuestaria – Glosario – Ciclo presupuestario*. Obtenido de: <https://www.transpareciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/Glosario>

Anexo 1. Matriz de Indicadores del programa Movilidad 2024 del Municipio de Monterrey.

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	Variación porcentual de la disminución de lesionados en hechos de tránsito en el Municipio de Monterrey	Base_de_datos_de_estadística 2023 y 2024	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 transito	Variación porcentual en hechos de tránsito registrados en el Municipio de Monterrey	Base_de_datos_de estadística 2023 y 2024	La ciudadanía conoce la importancia de las conductas y consecuencias de no respetar las reglas de tránsito.
Componente	Operativos viales implementados para la prevención de accidentes	Porcentaje de operativos realizados (antialcohol, por exceso de velocidad, carga pesada y motocicletas)	Reporte de Operativo realizados vs requeridos	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad.
Actividad	Emisión de reportes estadísticos de accidentes viales para la generación de estrategias de prevención de en temas de vialidad	Porcentaje de reportes elaborados para la recopilación de estadísticas de accidentes viales	Reporte de Operativo realizados vs requeridos	Los agentes de tránsito hacen valer el reglamento vigente y utiliza los métodos adecuados para procesar a los conductores.
Actividad	implementación de pláticas de cultura vial y reglamento de tránsito	Porcentaje de personas actualizadas en Normatividad Vial por infringir el reglamento de tránsito	Reporte de ciudadanos actualizados	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad.

Evaluación de diseño del programa Movilidad 2024 del Municipio de Monterrey.

Nivel	Objetivo / Resumen narrativo	Nombre del indicador	Medios de verificación	Supuestos
Componente	Talleres impartidos en temas de cultura vial	Porcentaje de capacitaciones realizadas en temas informativos sobre cultura vial a instituciones educativas (kínder, escuelas primarias y secundarias), empresas y menores que participen en hechos de tránsito	Reporte de Pláticas realizadas y Pláticas proyectadas	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad y educación vial (en el supuesto que por contingencia COVID-19 no se vea afectada esta actividad)
Actividad	Incrementar el número de personas beneficiadas con pláticas informativas de cultura vial.	Porcentaje de estudiantes capacitados en materia de cultura vial para instituciones educativas	Reporte de Estudiantes capacitados con lista de asistencia	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad y educación vial (en el supuesto que por contingencia COVID-19 no se vea afectada esta actividad)
Actividad	Personas beneficiadas con pláticas informativas sobre cultura vial a Empresas	Porcentaje de personas capacitadas en materia de cultura vial para Empresas	Reporte de personas capacitadas con lista de asistencia	Se mantiene la prioridad en programas de movilidad y educación vial (en el supuesto que por contingencia COVID-19 no se vea afectada esta actividad)

