



Gobierno de
**Santa
Catarina**



Informe Final Evaluación en materia de Diseño

Pp G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad

PAE 2024



Siglas y Abreviaturas

AFF – Avances Físico - Financieros

AMM – Área Metropolitana de Monterrey

COG – Clasificador por Objeto del Gasto

CONAC – Consejo Nacional de Armonización Contable

CONEVAL – Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social

CREMA – Indicadores Claros, Relevantes, Económicos, Monitoreables, y Adecuados

ED – Evaluación en materia de Diseño

ENSU - Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana

FODA – Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas

GpR – Gestión para Resultados

INEGI - Instituto Nacional de Estadística y Geografía

MIR – Matriz de Indicadores para Resultados

MML – Metodología de Marco Lógico

PA – Población Atendida

PbR–SED – Presupuesto Basado en Resultados y Sistema de Evaluación del Desempeño

PMD – Plan Municipal de Desarrollo 2021-2024

PO – Población Objetivo

POA – Programa Operativo Anual

PP – Población Potencial

Pp – Programa presupuestario

ROP – Reglas de Operación

UR – Unidad Responsable

Resumen Ejecutivo

La Evaluación de Diseño del Programa Presupuestario G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad permite identificar y analizar distintos aspectos que inciden en las diferentes etapas del ciclo presupuestario, enfocándose principalmente en la justificación de la creación y del diseño, la contribución a las metas y objetivos municipales y estatales, la población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad, padrón de beneficiarios y mecanismos de atención, la MIR, el presupuesto y la rendición de cuentas, así como complementariedades y coincidencias con otros programas.

En este sentido el Programa cuenta con un Diagnóstico, en el cual es posible identificar el problema que dio origen a esta política pública formulada como un hecho negativo, donde se define la población que presenta la necesidad y establece un plazo para su revisión y actualización. Por otro lado, el Programa cuenta con un árbol de problemas donde se identifican con claridad las causas y efectos relacionados a una problemática central, así como la identificación y caracterización del área de enfoque potencial y de la población objetivo. El Diagnóstico muestra además evidencia teórica y empírica que sustenta el tipo de intervención que se está llevando a cabo, la cual muestra el contexto de la problemática del municipio en términos de movilidad y accesibilidad, así como algunas experiencias internacionales de políticas públicas que buscan dar solución a problemáticas similares.

En cuanto a la contribución a las metas y objetivos municipales se identifican conceptos comunes entre el Propósito y los objetivos del *Programa Municipal de Desarrollo Urbano, Santa Catarina, Nuevo León 2023-2035* sin que se incluya el vínculo en algún documento del Programa; mientras que a nivel del PMD el Programa se vincula al Eje III Ciudad en Movimiento.

El Programa define en el Diagnóstico la población potencial y objetivo los cuales tienen una misma unidad de medida, están cuantificadas, cuenta con metodología para su cuantificación y definen un plazo para su revisión y actualización; sin embargo, no se cuenta con información sistematizada de la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes, una metodología de focalización o una estrategia de cobertura. Asimismo, con no cuenta con procedimientos documentados para la selección de proyectos y/o beneficiarios o de los procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo.

En cuanto al padrón de Beneficiarios y mecanismos de atención no existe información que permita conocer quiénes reciben los apoyos del Programa y sus Componentes, ni con procedimientos documentados que permitan valorar el otorgamiento de los apoyos a los beneficiarios o con evidencia de que se esté llevando un proceso para la recolección de información socioeconómica de los mismos.

Con relación a la MIR del Programa está cumple de manera aceptable la lógico horizontal y vertical al contar con una sintaxis correcta de los cuatro niveles de la matriz, la mayoría de los indicadores cumplen con los criterios CREMA, se cuenta con fichas técnicas de indicadores. Sin embargo, no se cuenta con una metodología clara que permita la definición de metas, los medios de verificación no



cumplen con los elementos señalados en la MML y tampoco es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades) en algún documento normativo.

En términos de presupuesto y rendición de cuentas el Programa identifica y cuantifica los gastos en los que incurre para generar los bienes y servicios que ofrece y los desglosa en gastos en operación, gastos en mantenimiento y gastos en capital y cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas, sin que estos propicien la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas. Asimismo, el Programa no cuenta con procedimientos documentado de ejecución de obras y/o acciones por lo que se considera información *inexistente*.

Finalmente, el Diagnóstico del Programa no cuenta con un análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas municipales y estatales en donde se identifique el Propósito de estos, la definición de su población objetivo, los tipos de apoyo y la cobertura de los programas.



ÍNDICE

<i>Siglas y Abreviaturas</i>	1
<i>Resumen Ejecutivo</i>	2
<i>Introducción</i>	5
<i>I. Características del programa</i>	7
<i>II. Justificación de la creación y del diseño del programa</i>	8
<i>III. Contribución del programa a las metas y objetivos municipales</i>	14
<i>IV. Población Potencial, Objetivo y mecanismos de elegibilidad</i>	19
<i>V. Padrón de Beneficiarios y Mecanismos de atención</i>	26
<i>VI. Matriz de Indicadores para Resultados</i>	29
<i>VII. Presupuesto y Rendición de cuentas</i>	40
<i>VIII. Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas municipales y estatales</i>	44
<i>Valoración del Diseño del programa</i>	45
<i>Análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades, amenazas y recomendaciones</i>	46
<i>Conclusiones</i>	52
<i>Ficha técnica con los datos generales de la instancia evaluadora y el costo de la evaluación</i>	54
<i>Anexos</i>	55
<i>Anexo 1. Metodología para la cuantificación de las poblaciones Potencial y Objetivo</i>	55
<i>Anexo 2. Procedimiento para la actualización de la base de datos de beneficiarios</i>	55
<i>Anexo 3. Matriz de Indicadores para Resultados</i>	56
<i>Anexo 4. Indicadores</i>	57
<i>Anexo 5. Metas del fondo o programa</i>	57
<i>Anexo 6. Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados</i>	64
<i>Anexo 7. Gastos desglosados del programa y criterios de clasificación</i>	86
<i>Anexo 8. Complementariedad y coincidencias entre programas estatales, municipales y/o acciones de desarrollo social</i>	87
<i>Bibliografía</i>	88

Introducción

La evaluación en materia de diseño del Programa presupuestario **G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad** tiene como objetivo “Evaluar el diseño del programa, con la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados, a través del análisis de gabinete” a partir del análisis de la justificación de la creación y diseño del programa, su vinculación con la planeación estatal y municipal, la identificación de poblaciones y mecanismos de atención, el funcionamiento y operación del padrón de beneficiarios y la entrega de apoyos, la consistencia entre su diseño y la normatividad aplicable, el registro de operaciones presupuestales y rendición de cuentas y la identificación de posibles complementariedades y/o coincidencias con otros programas municipales y estatales.

En este sentido, la estructura general de la evaluación se divide en ocho apartados generales en donde se analiza el diseño de Programa, para posteriormente realizar una valoración final, un análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades, amenazas y recomendaciones y una serie de recomendaciones derivadas del proceso de análisis.

El primer apartado corresponde a la descripción y contextualización general del Programa en términos de la problemática atendida, la población, bienes y servicios, y el presupuesto ejercido.

Los restantes siete apartados se componen de un total de 30 preguntas las cuales se responden mediante análisis de gabinete con base en información proporcionada por la dependencia responsable del Programa, así como información pública adicional que se considere necesaria para justificar el análisis. La evaluación consta de dos tipos de preguntas de las cuales 24 son preguntas que se responden mediante un esquema binario (SÍ/NO) sustentando con evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el análisis, donde en caso de respuesta positiva se selecciona uno de cuatro niveles de respuesta definidos para cada pregunta; las restantes seis preguntas son de tipo abierto y no incluyen niveles de respuestas pero se responden con evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos.

El segundo apartado consta de tres preguntas relacionadas a la justificación de la creación y del diseño del programa identificando el problema o necesidad que se espera resolver con su ejecución. El tercer apartado consta de tres preguntas las cuales hacen referencia a la contribución del Programa a las metas y objetivos municipales y otros documentos de planeación. El cuarto apartado se refiere al análisis de la población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad y consta de seis preguntas. El quinto apartado se compone de tres preguntas relacionadas con el padrón de beneficiarios y mecanismos de atención. El sexto apartado contempla once preguntas que se relacionan con la lógica horizontal y vertical de la Matriz de Indicadores para Resultados. El séptimo apartado consta de tres preguntas relativas al presupuesto del Programa y los mecanismos de rendición de cuentas, y finalmente el octavo apartado con una pregunta única sobre las posibles complementariedades y coincidencias con otros programas municipales y estatales.

Por último, el informe presenta los principales hallazgos de la evaluación a partir de la valoración del diseño del Programa mediante un análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas), así como las recomendaciones y conclusiones del análisis.

I. Características del programa

El Programa G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad, en adelante el Programa, está a cargo de la Secretaría de Movilidad y Sostenibilidad donde se identifican seis Direcciones Administrativas que ejercieron recursos bajo la estructura del Programa y que corresponden a la Dirección de Atención y Relaciones Sociales, Dirección General de Procedimientos Jurídicos, Dirección de Ingeniería Vial, Dirección de Movilidad, Dirección de Sostenibilidad y la Dirección de Vinculación Interinstitucional. El Programa inició operaciones en 2022, y en particular el Componente de Santa Bus inició un año después.

El problema o necesidad que pretende atender se define en el Diagnóstico del Programa, en particular en el árbol de problemas que establece como la problemática central a “Los habitantes de Santa Catarina no se benefician de la infraestructura de movilidad urbana, social e inclusiva que facilita el traslado dentro del municipio”.

El Programa se vincula a las metas y objetivos municipales a través del Eje III Ciudad en Movimiento, cuyo objetivo 3 es Promover un desarrollo urbano sostenible que genere una mayor capacidad de adaptación ante el cambio climático, atendiendo las responsabilidades primarias y de movilidad en la ciudad y del cual se derivan la Estrategia 3.3 Desarrollar infraestructura y equipamiento vial con enfoque inclusivo, la Estrategia 3.4 Implementar programas que mejoren los tiempos de traslado de los Santacatarinenses, la Estrategia 3.5 Promover una cultura de movilidad a través de hábitos seguros en la vialidad y la Estrategia 3.8 Implementar acciones para mejorar la calidad del aire a fin de disminuir los impactos negativos en la salud.

Los principales bienes y servicios que brinda el Programa se definen a través de los Componentes de la MIR donde se identifican los proyectos de ingeniería vial, los proyectos de movilidad, agentes de movilidad, acciones de promoción y difusión, mantenimiento de puentes peatonales, acciones de cambio climático, capacitaciones y el Santa Bus.

El Diagnóstico identifica, define y cuantifica a la población potencial y objetivo, donde la primera la define como “*la población total del municipio*” y se cuantifica en 306 mil 322 habitantes de acuerdo a las cifras del Censo de Población y Vivienda 2020 realizado por el INEGI; mientras que la población objetivo se define como “*la población que sale de su vivienda a realizar actividades*” la cual se cuantifica a partir de los datos generados en el cuarto trimestre de 2023 por la ENSU

II. Justificación de la creación y del diseño del programa

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
3	<ul style="list-style-type: none"> • El programa tiene identificado el problema o necesidad que busca resolver, y • El problema cumple con dos de las características establecidas en la pregunta.

El Programa cuenta con el documento denominado *Diagnóstico del Programa Presupuestario (Pp) G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad del H. Ayuntamiento de Santa Catarina N.L. 2021-2024*, en adelante el Diagnóstico, en el cual es posible identificar el problema que dio origen a esta política pública formulada como un hecho negativo, se define la población que presenta la necesidad y el plazo para su revisión y actualización.

El Diagnóstico contiene información cualitativa y cuantitativa relacionada con la problemática que da origen al Programa donde se muestra la identificación y estado actual del problema, la evolución de la misma incluyendo estadísticas de la movilidad de la población 18 años y más, el presupuesto destinado para mantenimiento y construcción de infraestructura vial, disponibilidad de infraestructura en vialidades, tipo de vialidades, rutas de transporte, entre otras. Lo anterior permite tener un contexto amplio del estado del actual del municipio y las principales características de la movilidad en el territorio y su conectividad con el resto de los municipios del AMM.

La problemática central se identifica en el árbol de problemas y se define como “Los habitantes de Santa Catarina no se benefician de la infraestructura de movilidad urbana, social e inclusiva que facilita el traslado dentro del municipio” la cual se presenta como un hecho negativo que puede ser revertido tras la implementación del Programa y la ejecución de sus Componentes y en donde además es posible identificar la población que presenta la necesidad antes mencionada.

En cuanto a la definición de la población, el Diagnóstico vigente establece que la PP se identifica como “[...] la población total del municipio que, de acuerdo con el Censo 2020 del INEGI, equivale a 306 mil 322 habitantes”. En cuanto a la PO esta la define como “la población que sale de su vivienda a realizar actividades que, de acuerdo con la ENSU del INEGI en su apartado de movilidad al cuarto trimestre de 2023, son aproximadamente 261 mil 410 que salen frecuentemente de su vivienda a realizar sus actividades y, por ende, son usuarios de los servicios de movilidad y accesibilidad del Municipio”.

Sin embargo, y a partir de la heterogeneidad de los bienes y servicios definidos en la MIR se considera que el Programa y por consiguiente la problemática puede ser mejorada a partir de tres aspectos principales que se mencionan a continuación.

1. En primer término, se recomienda que la Secretaría de Movilidad y Sostenibilidad cuente con dos Programas presupuestarios, uno relacionado a la infraestructura de movilidad con un enfoque sustentable y otro centrado en el servicio denominado “Santa Bus” y demás servicios relacionados a medios de transporte colectivo en el municipio.
2. El segundo aspecto, el cual se deriva del punto anterior, está relacionado con definir la PP y la PO a partir de la propuesta de contar con dos Pp’s. El primer programa estaría enfocado en el proceso de planeación, análisis y elaboración de los proyectos de infraestructura de movilidad y accesibilidad sin que este ejecute las obras respectivas y para ello se sugiere utilizar el término de áreas de enfoque como elemento central para la identificación y caracterización de las poblaciones; mientras que para la segunda propuesta programática cuyos bienes y servicios se centran en los apoyos para el acceso y uso del transporte público la PO deben ser los usuarios que reciben algún tipo de subsidio o ayuda económica; por ejemplo el caso de “Santa Bus” cuya PO son las alumnas y alumnos que cursan la educación media superior y superior y que requieran transportarse a los centro de educación desde el municipio de Santa Catarina.
3. Por último, se deberá redefinir el resultado que se espera observar en ambas, siendo el primero enfocado en la mejora de infraestructura y el segundo en las opciones accesibles y seguras de transporte para la población que se busca beneficiar.

Con relación a la definición de un plazo para la revisión y actualización del Diagnóstico y las poblaciones se observa que únicamente se señala la frecuencia de actualización de la PP y PO, la cual se establece en un periodo anual con base en las actualizaciones de la ENSU por parte del INEGI. En este sentido se recomienda establecer un periodo de revisión y actualización del Diagnóstico en su conjunto, el cual no deberá exceder los tres años y preferentemente realizarlo al inicio de cada administración municipal.

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 Programa cuenta con el documento denominado *Diagnóstico del Programa Presupuestario (Pp) G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad del H. Ayuntamiento de Santa Catarina N.L. 2021-2024*, el cual incorpora un árbol de problemas donde se identifican con claridad las causas y efectos relacionados a una problemática central, asimismo se cuenta con la sección de identificación y estado actual del problema y su evolución. La sección de cobertura muestra la identificación y caracterización del área de enfoque potencial y de la población objetivo y la ubicación territorial de esta. En cuanto al plazo para la revisión y actualización del documento diagnóstico esta no se define para la totalidad del documento, únicamente se encuentra la referencia de la frecuencia de actualización de las poblaciones.

El árbol de problemas se considera adecuado ya que es posible identificar las causas y sub causas como son Vialidades en mal estado, Condiciones climáticas adversas que afectan la infraestructura vial, Insuficientes acciones de mantenimiento de infraestructura vial, Señalización y semaforización insuficientes, Incremento de tránsito de vehículos pesados y Recursos insuficientes del Municipio para atender la falta de rutas de transporte público. En cuanto a los efectos se identifican los siguientes: Elevados costos para el traslado de bienes y servicios, Desgaste acelerado de vehículos, Aumento en tiempos de traslado, Calles y avenidas intransitables, Aumento de reportes y quejas al municipio y Disminución del gasto municipal en acciones de mantenimiento en infraestructura vial.

El efecto definido en la parte superior como “Infraestructura de movilidad ineficiente, desordenada y desfavorable para la ciudadanía” se considera se puede mejorar haciendo referencia a la movilidad y no a la infraestructura; por ejemplo “Ciudad con movilidad urbana limitada, ineficiente, contaminante y no inclusiva”.

El Diagnóstico cuantifica la población que presenta el problema como la población total del municipio y la cuantifica en 306 mil 322 habitantes “*bajo el supuesto de que los servicios de movilidad y accesibilidad son dirigidos a los ciudadanos que, potencialmente, son susceptibles de salir de su vivienda, transitan y usar las vialidades y su infraestructura para el desarrollo de sus actividades diarias*” y la ubica territorialmente dentro de los límites del municipio.



En este sentido, y en congruencia con la pregunta anterior, se estima conveniente replantear la población como área de enfoque la cual puede identificarse en términos de proyectos de obras, vialidades e infraestructura.

Por otro lado, el Componente de “Santa Bus” es factible definirlo a partir de las personas que cumplen con los criterios de elegibilidad dentro del Pp propuesto, la cual por sus características puede cuantificarse de manera directa utilizando estimaciones de población y de escolaridad.

En cuanto al plazo para la revisión y actualización no se considera que este se realice *periódicamente* ya que no está establecido un plazo dentro del diagnóstico, solamente se menciona la actualización anual de las cifras de población.

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 cuenta con evidencia teórica y empírica que sustenta el tipo de intervención que se está llevando a cabo, la cual muestra el contexto de la problemática del municipio en términos de movilidad y accesibilidad, así como algunas experiencias internacionales de políticas públicas que buscan dar solución a problemáticas similares.

Con relación a la justificación empírica el Diagnóstico muestra que en el municipio de Santa Catarina y de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI *“existen 3 mil 324 vialidades, de las cuales el 99.6% no dispone de ciclovías, 99.9% no dispone de ciclocarriles, 82.3% no dispone de rampas para sillas de ruedas, 82.1% no dispone de paso peatonal, 5.1% no dispone de banquetas, 3.8% no dispone de guarniciones, 1.2% no dispone de semáforos para peatón y 0.1% de semáforo auditivo”*.

Por otro lado, con relación al sistema vial se conforma de *“665.43 km de vialidad, de los cuales el 2.51% corresponde a vías de carácter regional, 5.34% a vialidades primarias, 4.44 % son secundarias y el 87.71% restante a vialidades locales”*. En cuanto al servicio de transporte público en el municipio *“el 52% de los viajes se realizan en este tipo de transporte, siendo los principales destinos Monterrey (57.2%) y San Pedro (21.6%); el motivo del 86% de los viajes es el trabajo o la escuela”* y para ello se cuenta con 17 rutas troncales con 42 ramales, servidas con 519 unidades.

En cuanto a la evidencia nacional e internacional se muestra información de algunas políticas públicas que se han implementado en ciertos países de Europa y en América Latina. En primer lugar, se encuentra Francia con los Planes de Desplazamientos Urbanos (PDU) los cuales se enfocan en la accesibilidad, integrando el desarrollo urbano y la movilidad en un solo plan que también incorpora viajes de pasajeros y de carga y privilegian la protección del medio ambiente.

Asimismo se muestra información sobre el sector de Movilidad Urbana de EUROCLIMA+ la cual apoya a las ciudades latinoamericanas para lograr una transición de hacia una movilidad urbana sostenible y de los cuales se hace mención de tres proyectos que son el Programa Nacional de Promoción de la Movilidad Urbana Eléctrica en Uruguay, el Proyecto de Fomento y desarrollo del ciclismo urbano en Montes de Oca y Curridabat, Costa Rica y el Proyecto piloto de integración ciclista al Sistema de Autobús de Rápido Tránsito de Puebla.



Se incorpora además información sobre el Plan de Movilidad Sustentable impulsado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el Programa de Movilidad Vecinal que se ejecuta en el Municipio de Corregidora, Querétaro.

Por último, se sugiere incorporar evidencia nacional o internacional que demuestre que las intervenciones similares que se señalan en el diagnóstico ha logrado atender la problemática de manera eficaz en comparación de otras alternativas. Para ellos se pueden incorporar resultados de evaluación de políticas públicas, investigaciones sobre el impacto de dichas intervenciones o incluso indicadores que avalen la mejora de la población o de la ciudad en cuestión.

III. Contribución del programa a las metas y objetivos municipales

4. El Propósito del programa está vinculado con los objetivos del programa sectorial, especial o institucional considerando que:

- a) Existen conceptos comunes entre el Propósito y los objetivos del programa sectorial, especial o institucional, 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 vinculación con todos los aspectos establecidos en la pregunta.

El Municipio cuenta con el *Programa Municipal de Desarrollo Urbano, Santa Catarina, Nuevo León 2023-2035* como programa sectorial el cual establece como objetivo “*alcanzar una mejor calidad de vida y desarrollo económico creando las condiciones urbanas que garanticen [...] una movilidad eficiente [...] y a una ciudad segura y accesible*” lo que permite considerarlo como parte de los documentos de planeación municipal a los cuales el Programa puede estar vinculado. En este sentido, se identifican conceptos comunes entre el Propósito y los objetivos del programa sectorial, donde además es posible observar que el cumplimiento del segundo nivel de la MIR aporta a algunas de las metas definidas en dicho documento.

En este sentido, y con base en los objetivos del Programa, se identifica en el “Catálogo de Proyectos, Programas y Acciones” del citado documento el proyecto 7.2.6 Mejoramiento de la Movilidad e Infraestructura Vial el cual consta de 4-cuatro programas y 20-veinte acciones como se muestra a continuación y que podría vincularse al Propósito de la MIR a partir de conceptos similares como son los términos relativos a a la infraestructura de movilidad urbana, señalización y la infraestructura vial que contribuye a facilitar el traslado dentro del municipio.

7.2.6 Mejoramiento de la Movilidad e Infraestructura Vial

- Transporte
 - Aprovechamiento de las Vías del Ferrocarril a Saltillo para implementar un Tren Suburbano Interestatal.
 - Construcción de ciclovías.
 - Proyecto Tren Suburbano.
 - Línea 4 Sistema Colectivo Metrorrey.
- Infraestructura Vial
 - Conexión Norte-Sur.
 - Construcción de Vialidad Oriente Poniente.

- Construcción de un Paso a Desnivel que contribuya a integrar la zona norte con el centro, sur y poniente.
- Construcción de un Paso a Desnivel.
- Proyecto Movilidad Puerta la Huasteca
- Adecuación Geométrica en Intersecciones
 - Diseño Geométrico Colosio-Rincón de las Mitras
 - Diseño Geométrico Cuauhtémoc - El Obispo
 - Diseño Geométrico San Isidro - El Obispo ·
 - Diseño Geométrico Antiguo Camino a Villa de García - El Obispo
 - Diseño Geométrico Antiguo Camino a Villa de García - Dionisio H.
 - Diseño Geométrico Carretera Monterrey Saltillo - Dionisio H.
 - Diseño Geométrico Av. Bosques – Río Torres Norte
 - Diseño Geométrico Carretera Villa a García – Río Torres Norte – Av. Oyamel
 - Diseño Geométrico 20 de Noviembre/Pintores
 - Diseño Geométrico Industriales-Manuel Ordoñez - Francisco I. Madero
- Programa de Señalización
 - Colocación de Señalamiento Preventivo e Informativo

Asimismo, se identifica una estrategia de planificación urbana que consiste en fomentar un desarrollo urbano sostenible y eficiente en términos de movilidad y la cual se instrumentará a partir del modelo del Desarrollo Orientado a la Movilidad (DOM); el cual se compone de 4-cuatro ejes de desarrollo para generar barrios y catalizar la regeneración urbana en dichas zonas, buscando así alcanzar un modelo de ciudad cercana, concentrada y conectada y que se enlistan a continuación.

- Eje 1. Movilidad No Motorizada
- Eje 2. Transporte Público de Alta Calidad
- Eje 3. Usos Mixtos y las Plantas Bajas Activas
- Eje 4. Espacios Públicos

Considerando lo anterior se deriva la sugerencia de actualizar el Diagnóstico e incluir el vínculo con el *Programa Municipal de Desarrollo Urbano* buscando que el Propósito sea consistente con el mismo, principalmente en cuanto al tipo de acciones a ejecutar y a lo que establece el modelo DOM.

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, tal como se indica en la pregunta anterior, se vincula *Programa Municipal de Desarrollo Urbano, Santa Catarina, Nuevo León 2023-2035* como programa sectorial, especial o institucional el cual es posible vincularlo con los objetivos y metas del Programa con el Plan Municipal de Desarrollo 2021-2024 como se muestra a continuación.

Eje III Ciudad en Movimiento

Objetivo 3. Promover un desarrollo urbano sostenible que genere una mayor capacidad de adaptación ante el cambio climático, atendiendo las responsabilidades primarias y de movilidad en la ciudad.

Estrategia 3.3 Desarrollar infraestructura y equipamiento vial con enfoque inclusivo.

- 3.3.1 Elaborar diagnósticos y estudios técnicos para implementar adecuaciones viales
- 3.3.2 Implementar un programa de mejoramiento a banquetes, rampas y cruces peatonales
- 3.3.3 Implementar un sistema integral de semaforización para mejorar la seguridad vial en la ciudad
- 3.3.4 Instalar señalética innovadora que sirva como elementos de seguridad vial
- 3.3.5 Gestionar apoyos con la iniciativa privada y organizaciones civiles para la implementación de rutas para vehículos no motorizados
- 3.3.6 Gestionar ante el Estado la rehabilitación de las estaciones de ascenso y descenso del transporte público
- 3.3.7 Mantener en buen estado los pasos peatonales elevados

Estrategia 3.4 Implementar programas que mejoren los tiempos de traslado de los Santacatarinenses.

- 3.4.1 Gestionar una ruta de transporte público para estudiantes de educación media y superior
- 3.4.2 Implementar el uso de tecnologías para optimizar tiempos en el uso del transporte público
- 3.4.3 Gestionar ante el gobierno del estado mejoras en el servicio de transporte público

Estrategia 3.5 Promover una cultura de movilidad a través de hábitos seguros en la vialidad.

- 3.5.1 Fortalecer los programas y campañas de cultura vial con visión metropolitana
- 3.5.2 Implementar el modelo de agentes de movilidad
- 3.5.3 Implementar programas de educación vial dirigido a niñas, niños y adolescentes
- 3.5.4 Vincularse con asociaciones civiles para el desarrollo de acciones en materia de movilidad

Estrategia 3.8 Implementar acciones para mejorar la calidad del aire a fin de disminuir los impactos negativos en la salud.

- 3.8.1 Elaborar el Reglamento de Cambio Climático y Calidad del Aire
- 3.8.2 En colaboración con el gobierno del estado, establecer una red de monitoreo de calidad del aire y emitir alertas a ciudadanía

3.8.3 Integrar un registro de emisiones de pequeñas y medianas empresas de competencia municipal

3.8.4 Gestionar estudios de impacto a la salud pública relacionados a la mala calidad del aire

3.8.5 Fortalecer normatividad, inspección y vigilancia para disminuir los actos de contaminación ambiental

3.8.6 Gestionar la regulación o retiro de las pedreras para disminuir la contaminación del aire y enfermedades respiratorias

3.8.7 Vincular al gobierno municipal con organizaciones a nivel nacional e internacional para el desarrollo de proyectos sustentables y sostenibles

3.8.8 Implementar un programa de eficiencia energética y uso de las energías renovables

3.8.9 Reforestar las zonas con menor cobertura vegetal

El PMD 2021-2024 no cuenta con ejes o estrategias transversales por lo que no es posible realizar una vinculación a ese nivel.

Por lo anterior, se recomienda definir en el diagnóstico la vinculación entre el PMD y el *Programa Municipal de Desarrollo Urbano, Santa Catarina, Nuevo León 2023-2035* contemplando las acciones y metas que correspondan a los Componentes del Programa e identificando los indicadores de desempeño asociados a los objetivos municipales, a los sectoriales y al Programa presupuestario.

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 objetivo de Propósito de la MIR no se encuentra especificada en ningún documento de planeación o normativo, por lo cual no es posible determinar el tipo de vinculación (directa, indirecta o inexistente) entre el Programa y los Objetivos del Desarrollo del Milenio, los Objetivos de Desarrollo Sostenible o la Agenda de Desarrollo Post 2015.

Por lo anterior, se sugiere incorporar al Diagnóstico la vinculación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible promovidos por la Organización de las Naciones Unidas, en particular al Objetivo 11 el cual se considera que el Programa puede ser vinculado indirectamente de la siguiente manera:

Objetivo 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles

Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles

- **Meta 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.
- **Meta 11.3** De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países

IV. Población Potencial, Objetivo y mecanismos de elegibilidad

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
3	<ul style="list-style-type: none"> • El programa tiene definidas las poblaciones (potencial y objetivo), y • Las definiciones cumplen con todas las características establecidas.

El Programa define en el Diagnóstico la población potencial y objetivo los cuales tienen una misma unidad de medida, están cuantificadas, cuenta con metodología para su cuantificación y definen un plazo para su revisión y actualización.

La PP se define como “*la población total del municipio*” la cual utiliza como unidad de medida a las personas y se cuantifica en 306 mil 322 habitantes de acuerdo a las cifras del Censo de Población y Vivienda 2020 realizado por el INEGI. Por otro lado, la PO se define como “*la población que sale de su vivienda a realizar actividades*” la cual utiliza a las personas como unidad de medida y se cuantifica a partir de los datos generados en el cuarto trimestre de 2023 por la ENSU del INEGI donde se estima que son 261 mil 410¹ personas las que salen frecuentemente de su vivienda a realizar sus actividades y, por ende, son usuarios de los servicios de movilidad y accesibilidad del Municipio. Para ambos casos se señala que “*La frecuencia de actualización de la población potencial y objetivo del programa será de manera anual, con base en las actualizaciones de la ENSU por parte del INEGI*”.

En seguimiento a recomendaciones emitidas en preguntas anteriores se sugiere en primer término que la Secretaría de Movilidad y Sostenibilidad deberá contar con al menos dos programas lo que permitiría enfocar los objetivos, metas y servicios en dos rubros que mejoren las condiciones de movilidad, pero desde enfoque distintos y de esta manera contar con una definición y cuantificación más precisa de las poblaciones.

El primer programa debería estar centrado en las acciones que permiten la mejora de la infraestructura vial desde la planeación, diseño, factibilidad y adaptación de la infraestructura para la movilidad dentro de las atribuciones de la Secretaría y el ámbito de competencia del municipio; mientras que el segundo programa debería estar enfocado en las acciones y servicios de transporte

¹ Se consideró a las personas que salen de su vivienda diario, De 1 a 3 veces por semana, De 4 a 6 veces por semana, Una vez al mes y De 1 a 2 veces en los últimos tres meses

que se brindan a la ciudadanía y que se refieren a la ejecución de acciones de transporte público de pasajeros y mercancías, principalmente lo relacionado al “Santa Bus”. Lo anterior permitirá caracterizar y cuantificar de mejor manera las poblaciones de acuerdo a los tipos de bienes, servicios o apoyos que realizan.

En este sentido, se sugiere que el primer programa el cual se enfoca en las etapas de planeación y diseño de la infraestructura, y considerando que la UR no es responsable de la ejecución de obras, se deberá clasificar bajo la modalidad *P Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas* con base en los criterios establecidos por CONAC en el *Acuerdo por el que se emite la clasificación programática (Tipología general)*; mientras que el segundo programa que debería estar enfocado en brindar apoyos o ayudas sociales a diversos sectores de la población debería clasificarse bajo la modalidad *S Sujetos a Reglas de Operación* o la modalidad *U Otros Subsidios*.

Considerando las dos propuestas programáticas y buscando contar con poblaciones mejor definidas y consistente con los tipos de acciones de acciones que se realizan se sugiere lo siguiente:

En el caso del programa enfocado en la planeación de la infraestructura vial:

- PP → Proyectos municipales para la mejora, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura para la movilidad
- PO → Proyectos municipales de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura para la movilidad con asignación presupuestal

Para el programa de transporte público una alternativa es:

- PP → Población que sale de su vivienda a realizar actividades (es posible utilizar la estimación del diagnóstico)
- PO → Usuarios del transporte público de pasajeros

Por último, fortalecer la metodología para la definición, caracterización y cuantificación de las poblaciones por lo que se sugiere la una actualización que contemple al menos los siguientes elementos: Definición de conceptos, identificación de poblaciones, focalización, cuantificación de PP y PO, y cobertura o PA de al menos los últimos tres ejercicios fiscales. Asimismo, se debe considerar que en los casos que aplique las definiciones de las poblaciones, potencial y objetivo, así como su cuantificación deberán estar desagregadas por sexo, grupos de edad, población indígena y localidad.

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
0	<ul style="list-style-type: none"> El programa no cuenta con información sistematizada, y no es posible conocer la demanda total de apoyos ni las características de los solicitantes.

El Programa no cuenta con información sistematizada de la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes, por lo que se considera que la información *inexistente*.

En este sentido, y considerando que algunos de los Componentes del Programa si entregan apoyos directamente a la población como el caso del “Santa Bus” que de acuerdo al Aviso de Privacidad Integral establece que *“que los datos personales que nos proporcionen serán obtenidos con motivo del registro que lleve a cabo en las plataformas electrónicas de las diversas rutas que brindan el servicio de transporte gratuito a los estudiantes de Preparatoria hacia las diversas instituciones educativas a las que pertenezcan dentro del Municipio de Santa Catarina, a través del programa denominado “Santa Bus” a través de 3-tres diversas rutas denominadas - Ruta la Ermita, - Ruta Real de Santa Catarina- Ruta Poniente-Centro (Viñedos/Palmar) [...] se requerirá los siguientes datos personales.*

Nombre completo del padre, madre o tutor;	Clave única de Registro de Población (CURP) del padre, madre o tutor;
Número teléfono del padre, madre o tutor;	Número de celular del padre, madre o tutor;
Fecha de nacimiento del padre, madre o tutor (CURP);	Entidad federativa del padre, madre o tutor (CURP);
Nombre completo del Estudiante;	Clave Única de Registro de Población (CURP) del estudiante;
Sexo;	Edad;
Fecha de nacimiento del estudiante (CURP);	Entidad federativa del estudiante (CURP);
Teléfono móvil;	Domicilio (Calle, número, colonia, Código postal);
Correo electrónico;	Institución educativa;
Matrícula Escolar;	Horario de entrada;
Horario de salida	

Es por lo anterior que se sugiere generar una base de datos o un sistema informático que permita la captura de la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes; así como establecer un procedimiento para la actualización de la base de datos de los beneficiarios, la depuración para evitar duplicidades o beneficiarios no vigentes y la temporalidad con la que realiza la actualización.

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.

El Programa no cuenta con mecanismos definidos en algún documento oficial que permita identificar a la población objetivo, es decir que muestre una metodología de focalización y las fuentes de información que la sustenten.

En el caso del Diagnóstico, en el apartado de Cobertura se desarrolla la sección *4.2 Identificación, caracterización y cuantificación de la población* en la cual como se ha mencionado anteriormente define la PO a partir de datos desagregados de la ENSU utilizando como criterio la frecuencia con la que las personas salen de sus viviendas para realizar sus actividades cotidianas.

Sin embargo, esta información no es considerada como un mecanismo para la identificación de la PO toda vez que tal como se establece en el diagnóstico *“La estrategia de intervención del programa se centra principalmente en la elaboración de proyectos de ingeniería vial, elaboración de proyectos de movilidad, equipamiento de agentes de movilidad, mantenimientos de infraestructura peatonal, elaboración del plan de manejo de residuos municipales, educación para el cambio climático, capacitación en materia de movilidad y la revisión de estaciones hidrometeorológicas [...] el proyecto de Santa Bus Intramunicipal para apoyar la movilidad de los ciudadanos del Municipio, y en especial, de la comunidad estudiantil de Santa Catarina”*, es decir que la heterogeneidad de los Componentes del Programa no permiten identificar con claridad una población o área de enfoque única.

En otras palabras, el Programa al atender distintas poblaciones o áreas de enfoque requiere un mecanismo de identificación acorde a las características de los bienes y servicios entregados, y para ello se debe separar el Programa y replantear sus poblaciones. En seguimiento a sugerencias anteriores se deberán establecer mecanismos para identificar y cuantificar las alternativas de PO que se proponen en la pregunta 7 y a partir de ello establecer una metodología de focalización que derive en una estrategia de cobertura.

10. El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo 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.**

Nivel	Criterios
0	<ul style="list-style-type: none">• No se cuenta con una estrategia de cobertura con las características establecidas.

El Programa no cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo por lo cual se considera que la información es *inexistente*.

Se sugiere, posterior a la redefinición de la PP y la PO y de establecer una metodología de focalización, elaborar una estrategia de cobertura de mediano y largo plazo que permita atender a la población objetivo, que especifique metas de cobertura anual y que sea congruente con el diseño, diagnóstico y los Componentes del Programa.

Se entenderá por mediano plazo, que la visión del plan abarque la presente administración municipal y largo plazo que trascienda la administración municipal.

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
0	<ul style="list-style-type: none"> • No se cuenta con procedimientos documentados para la selección de beneficiarios y/o proyectos que contengan las características establecidas.

El Programa no cuenta con procedimientos documentados para la selección de proyectos y/o beneficiarios por lo que la pregunta se considera información *inexistente*.

En este sentido se realizó una revisión de la información publicada en el Portal de Transparencia del Municipio, en particular la fracción I artículo 95 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León en el cual se establece la obligatoriedad de poner a disposición del público *“El marco normativo aplicable al sujeto obligado, en el que deberá incluirse leyes, códigos, reglamentos, decretos de creación, manuales administrativos, reglas de operación, criterios, políticas, entre otros, y en el cual no se encontró información relativa a los manuales de organización y procedimientos que corresponden al Programa de Movilidad y Accesibilidad.*

En el caso del “Santa Bus”, como uno de los Componentes del Programa, se cuenta con una página electrónica <https://nuevo-santabus.stacatarinadigital.com/> en la cual se muestran las *Disposiciones Generales para Estudiantado* y en la cual se observa de manera simplificada el proceso para acceder al apoyo, el cual consiste en:

1. *Entra a la página de registro y descarga la App Nuevo Santa Bus desde Play Store y App Store.*
2. *Completa el registro. Es importante que los datos sean reales ya que el sistema enviará validaciones y formatos de uso de Santa Bus.*
3. *Una vez terminado el registro tu AppCard Santa Bus es tu boleto para usar el Sistema, puedes personalizarlo*

Sin embargo, el proceso no cumple con los criterios establecidos en la pregunta al no estar definido en un documento institucional. En este sentido se sugiere elaborar manual(es) de procedimientos para cada uno de los bienes y servicios que el Programa entrega a la población como es el caso de “Santa Bus” en el cual se incluyan criterios de elegibilidad, estén estandarizados, sistematizados, difundidos públicamente y que sean congruentes con los criterios establecidos para seleccionar a la población objetivo.

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
0	<ul style="list-style-type: none"> • No se cuenta con procedimientos con las características descritas.

El Programa no cuenta con procedimientos institucionalizados ni documentados para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo por lo que se considera información *inexistente*.

En consistencia con la pregunta anterior no se encontró información relativa a los manuales de organización y procedimientos que corresponden al Programa de Movilidad y Accesibilidad por lo cual no es posible hacer una valoración de los elementos señalados en la pregunta.

En este sentido se sugiere elaborar manual(es) de procedimientos para cada uno de los bienes y servicios que el Programa entrega a la población como es el caso de “Santa Bus” los cuales deben estar adaptados a las características de la población objetivo, cuenten con formatos definidos, estén disponibles para la población objetivo y están apegados al documento normativo del Programa y al Reglamento de Movilidad.

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 las características de los beneficiarios establecidas en su 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.

Nivel	Criterios
0	<ul style="list-style-type: none"> • No se cuenta con información de los beneficiarios ni de las características establecidas.

El Programa no cuenta con información de los beneficiarios por lo que se considera información *inexistente*. En este sentido, el Componente de “Santa Bus” al ser un apoyo directo a la población debe generar información de las y los alumnos que hacen uso del servicio de transporte.

Aun cuando el Aviso de Privacidad Integral de “Santa Bus” menciona que una de las finalidades de la recopilación de datos personales durante el proceso de registro es que estos se utilizarán para la “*Inscripción y publicación en el padrón de beneficiarios*” no se cuenta con evidencia de que la UR genere un padrón de beneficiarios.

Por lo anterior, se sugiere que la UR del Programa integre un padrón de beneficiarios, al menos del Componente “Santa Bus” que cuente con las características de los beneficiarios establecidas en su documento normativo, el tipo de apoyo otorgado, que se encuentre sistematizada, que incluya una clave única de identificación por beneficiario que no cambie en el tiempo y que cuente con mecanismos documentados para su depuración y actualización.

En cuanto a los atributos antes señalados se precisa que *sistematizada* se refiere que la información se encuentre en bases de datos y disponible en un sistema informático; *actualizada*, que el padrón contenga los datos más recientes de acuerdo con la periodicidad definida para el tipo de información; y *depurada*, que no contenga duplicidades o beneficiarios no vigentes.

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 utilizados 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
0	<ul style="list-style-type: none"> • No se cuenta con procedimientos para otorgar los bienes o servicios a los beneficiarios.

El Programa no cuenta con procedimientos documentados que permitan valorar el otorgamiento de los apoyos a los beneficiarios por lo que se considera información *inexistente*.

Como se menciona en respuestas previas no se cuenta con evidencia de que la UR cuente con procesos institucionalizados y formalizados que permitan verificar las distintas etapas del Programa, en este caso en particular lo relativo a otorgar los bienes o servicios a los beneficiarios

En este sentido se sugiere elaborar manual(es) de procedimientos para cada uno de los bienes y servicios que el Programa entrega a la población como es el caso de “Santa Bus” los cuales deben estar estandarizados, sistematizados, difundidos públicamente, apegados a los documentos normativos del Programa y al Reglamento de Movilidad y ser congruentes con los criterios establecidos para seleccionar a la población objetivo.



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

El Programa no cuenta con evidencia de que actualmente se esté llevando un proceso para la recolección de información socioeconómica de los beneficiarios, en particular aquellos que reciben apoyos en materia de transporte y movilidad.

En este sentido se sugiere incorporar al manual de procedimientos las actividades relativas a la recolección de información socioeconómica de los beneficiarios (características socioeconómicas para personas físicas y características específicas para personas morales). Asimismo, se deben señalar las variables que mide y la periodicidad con que se realizan las mediciones. De manera adicional, se debe señalar si se recolecta información de no beneficiarios con fines de comparación con la población beneficiaria y especificar qué tipo de información.

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
3	<ul style="list-style-type: none"> • Del 70 al 84% de las Actividades cumplen con todas las características establecidas en la pregunta.

La MIR del Programa cuenta con 10-diez actividades de las cuales 8-ocho (80%) se consideran están claramente especificadas, están ordenadas de manera cronológica, son necesarias y su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos los Componentes.

Las 2-dos Actividades que no cumplen la totalidad de las características son las que se encuentran vinculadas al Componente *C1. Infraestructura vial municipal y de movilidad analizada* y se definen como *C1A1. Elaboración de proyectos de ingeniería vial* y *C1A2. Elaboración de proyectos de movilidad*.

En este sentido, se considera que ambas son claras (cumplen con la sintaxis de la MML) y necesarias para el objetivo; sin embargo, no están ordenadas cronológicamente al referirse únicamente a la etapa de elaboración de proyectos y se considera que su realización junto con los supuestos no es suficiente para producir los bienes y servicios del Componente.

Por lo anterior, se sugiere incorporar a las Actividades del Componente 1 de la MIR las acciones que las instancias involucradas en los proyectos de infraestructura vial y de movilidad realizan en las diferentes etapas de ejecución. Las actividades propuestas pueden definirse como Detección de necesidades, Elaboración de análisis costo/beneficio, Priorización de proyectos, Gestión y vinculación de proyectos y demás actividades que la UR considere relevantes y que cumplan con las características antes señaladas.

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 cuenta con 3-tres objetivos definidos a nivel de Componentes de la MIR, los cuales permiten identificar a los bienes y servicios que produce el Programa y que son consistentes con las atribuciones del Reglamento Orgánico, están redactados como resultados logrados cumpliendo con la sintaxis de la MML, se considera que son necesarios y su realización genera junto con los supuestos en ese nivel de objetivos del Propósito.

Los Componentes de la MIR se definen como *C1. Infraestructura vial municipal y de movilidad analizada*, *C2. Movilidad municipal fortalecida* y *C3. Sostenibilidad municipal promovida* los cuales son consistentes con las atribuciones de la Secretaría; sin embargo, se considera que al existir únicamente un Pp relativo al tema de movilidad y accesibilidad sería necesario incorporar un componente relativo a las acciones que buscan impulsar el uso del transporte público de pasajeros a través de apoyos para ciertos grupos y a través de la mejora de las condiciones de la red de transporte.

A partir de lo anterior, se propone la siguiente redacción para el Componente el cual podría definirse como *Transporte público de pasajeros impulsado*; o bien, con base en sugerencias de preguntas anteriores se podría plantear la creación de un Pp nuevo enfocado en los apoyos que la Secretaría entrega directamente a la población, como es el caso del “Santa Bus”.

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
4	<ul style="list-style-type: none"> • El Propósito cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

El Propósito definido en la MIR del Programa es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos, su logro no está controlado por los responsables del programa, solamente se define un objetivo, está redactado como una situación alcanzada cumpliendo con la sintaxis de la MML y es posible identificar a la población objetivo, aunque está no es consistente con la señalada en el diagnóstico.

En este sentido el objetivo *“Los habitantes de Santa Catarina se benefician de la infraestructura de movilidad urbana, social e inclusiva que facilita el traslado dentro del municipio”* es el resultado de las acciones ejecutadas por la Secretaría en términos de la planeación y diseño de vialidades y nuevas rutas, mejora de infraestructura de movilidad para medios motorizados, no motorizados y peatones y el mantenimiento a señalamientos viales en calles y avenidas del municipio.

El logro del Propósito no depende únicamente de la Secretaría, ya que para cumplir con los objetivos del mismo es necesaria la coordinación con otras instancias municipales y estatales encargadas del desarrollo urbano, ordenamiento territorial, ecología y cambio climático, entre otros; además del uso contante y responsable de las vialidades y medios de transporte por parte de los ciudadanos. El objetivo se considera único y solo se define un resumen narrativo en la MIR, del cual se derivan 4-cuatro indicadores.

En cuanto a las dos últimas características, si bien el resumen narrativo se redacta como una situación alcanzada, que en este caso se refiere a *“[...] se benefician de la infraestructura de movilidad urbana, social e inclusiva [...]”* y se identifica la PO como *“Los habitantes de Santa Catarina [...]”* se considera que el objetivo puede ser mejorado. Una alternativa es *“Los habitantes de Santa Catarina que utilizan medios de transporte motorizados y no motorizados se trasladan de manera segura, eficiente y sustentable dentro del municipio”*

Sin embargo, con base en sugerencias anteriores, se considera que la mejor alternativa es contar con dos Pp’s distintos para la Secretaría, una dirigida a los apoyos directos a la población en términos de transporte y el otro referente a la planeación y ejecución de la política de movilidad del municipio; lo que implicaría reformular poblaciones y resultados esperados.

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	<ul style="list-style-type: none"> • El Fin cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

El Programa define en su MIR el objetivo de nivel Fin el cual está claramente especificado y cumple con la sintaxis de la MML, se considera que es un objetivo de orden superior y que la ejecución del Programa contribuye a alcanzar la meta, su logro no es responsabilidad exclusiva del Programa, es único y se vincula a un objetivo estratégicos del PMD 2021-2024.

El objetivo de nivel Fin se define como *“Contribuir al desarrollo urbano sostenible del municipio mediante acciones y proyectos que garanticen las condiciones óptimas de accesibilidad, movilidad sustentable y adecuación del espacio público”* el cual permite identificar el objetivo al cual contribuye y a través de qué tipo de acciones lo logrará.

Se considera que las acciones y proyectos derivados de la ejecución del Programa contribuyan al desarrollo urbano sostenible del municipio y que en conjunto con otro tipo de políticas públicas será posible mejorar las condiciones de los espacios públicos, la infraestructura y equipamiento vial y mejora en las condiciones de traslado y el uso del transporte público.

El logro del objetivo no es controlado únicamente por la Secretaría ni por las Direcciones que la integran como instancia responsable, sino que se requiere el involucramiento de otras dependencias como la Secretaría de Participación Ciudadana, Secretaría de Servicios Públicos, Secretaría de Obras Públicas o la Secretaría de Desarrollo Urbano; así como del gobierno estatal y federal.

El resumen narrativo es único y se vincula directamente al *“Objetivo 3. Promover un desarrollo urbano sostenible que genere una mayor capacidad de adaptación ante el cambio climático, atendiendo las responsabilidades primarias y de movilidad en la ciudad”* del PMD, en el cual se identifican conceptos clave para el Programa como son desarrollo urbano sostenible, cambio climático y movilidad.

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

Nivel	Criterios
0	<ul style="list-style-type: none">• Ninguna de las Actividades de la MIR se identifican en las ROP o documento normativo del programa.

El Programa no cuenta con un documento normativo donde sea posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades), por lo que la información se considera *inexistente*.

En este sentido, se sugiere a elaborar un documento normativo² específico del Programa, el cual podría ser un Lineamientos de Operación o un Manual de Procedimientos; en el cual para identificar el resumen narrativo de los cuatro niveles de la MIR deberá incorporar al menos información sobre lo siguiente:

- Vinculación al PMD vigente
- Población Objetivo y beneficiarios
- Bienes, servicios y apoyos entregados
- Flujogramas
- Descripción de actividades o acciones a realizar.

² Se entiende como cualquier norma, ordenamiento, instrumento o documento que independientemente de su denominación, genera obligaciones o acciones para los servidores públicos, los ciudadanos/ particulares, las unidades administrativas o las instituciones.

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

La MIR del Programa cuenta con un total de 23-veintitrés indicadores para medir el desempeño, de los cuales más del 85% cumple con la totalidad de los criterios CREMA (Claros, Relevantes, Económicos, Monitoreables y Adecuados).

Si bien la mayoría de los indicadores cumplen los criterios CREMA se considera que:

- El indicador de Fin debe replantearse para que sea adecuado y relevante conforme al objetivo de orden superior al cual está vinculado.
- Se debe revisar la relevancia de algunos indicadores que por su naturaleza no implican acciones periódicas y que por lo tanto no aporta información significativa para medir el desempeño; por ejemplo, Porcentaje de avance en la elaboración del Plan de Manejo de Residuos municipales.
- Considerando la propuesta de incorporar un Componente de transporte público se deberá valorar la relevancia de algunos indicadores, en particular a nivel de Componentes y Actividades.

La información y análisis desagregado de cada indicador se encuentra en el *Anexo 4 "Indicadores"*.

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.

Los 23-veintitrés (100%) indicadores definidos en la MIR 2023 del Programa de Movilidad y Accesibilidad cuentan con sus respectivas fichas técnicas, las cuales además de las ocho características establecidas en la pregunta incorporan información sobre datos generales (Secretaría, Unidad Responsable y Programa presupuestario), Nivel MIR, Objetivo, ID del indicador, Tipo y Dimensión del indicador Medio de verificación, Supuesto y Semaforización.

El modelo de ficha técnica utilizado durante el ejercicio fiscal 2023 se muestra a continuación.



Fichas Técnicas de Indicadores
Ejercicio Fiscal 2023
Programas presupuestarios

Datos Generales	Secretaría	
	Unidad Responsable	
	Programa presupuestario	
DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL INDICADOR		
Nivel MIR		
Objetivo		
ID del indicador		
Indicador		
Fórmula		
Definición		
Medio de Verificación		
Supuesto		
Frecuencia		
Unidad de medida		
Tipo		
Dimensión		
Año Línea base		
Meta		
Comportamiento		

Semaforización

● Rojo 0 al 50% de avance
 ● Amarillo 51% al 80% de avance
 ● Verde 81% al 100% de avance

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

Los 23-veintitrés (100%) indicadores definidos en la MIR 2023 del Programa de Movilidad y Accesibilidad cuentan con metas establecidas por la UR las cuales cuentan con unidad de medida, están orientadas a impulsar el desempeño y se considera que son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que se cuenta.

Los indicadores de desempeño de la MIR tienen distintas unidades de medida y se definen como Porcentaje, Promedio o Variación, los cuales son consistentes con el nombre y el método de cálculo establecido para cada uno en la matriz.

Se considera que las metas no son laxas ya que el rango de cumplimiento de los indicadores presenta un avance aceptable ($\geq 80\%$), aunque no es posible conocer los factores que se utilizaron para determinar las metas lo que podría implicar un factor de discrecionalidad en su definición.

Las metas son factibles de alcanzar ya que con los recursos presupuestales, humanos y operativos con los que el Programa ejecutó sus acciones alcanzó un nivel aceptable de avance cumpliendo con los objetivos planteados.

Si bien las metas cumplen con las características señaladas en la pregunta, se sugiere definir una metodología para establecer las metas para cada uno de los indicadores de la MIR del Programa, la cual debe considerar lo siguiente:

- Metas y compromisos de la administración pública establecidas en documentos de planeación como los son el PMD o Programas Sectoriales.
- Capacidad y disponibilidad de recursos técnicos, presupuestales, humanos y operativos.
- Comportamiento histórico de las variables que conforman el método de cálculo como referencia.

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 las todas características establecidas en la pregunta.

De los 23-veintitrés indicadores definidos en la MIR ninguno cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

En cuanto al tipo y nombre del documento se considera que, si bien el Programa Operativo Anual de Movilidad es un documento institucional, este únicamente es una herramienta de seguimiento de los distintos proyectos, programas y acciones que realiza la Secretaría y no se debe considerar como un documento de consulta y verificación de los avances reportados en la MIR.

En cuanto a la posibilidad de reproducir el indicador a partir del medio de verificación definido para cada indicador se considera que es posible replicar el resultado reportado con los datos de identificación señalados en la MIR.

Los Programas Operativos Anuales y el seguimiento mensual a los mismos no se considera como información pública y accesible a cualquier persona ya que se trata de registros administrativos, estadísticos u operativos de uso interno de la UR, los cuales no se publican en el portal del municipio y tampoco están disponibles en una plataforma externa en la cual puedan ser consultados.

Por lo anterior, se sugiere revisar los medios de verificación y redefinirlos considerando lo siguiente:

- El nombre del indicador debe hacer referencia a un documento oficial o institucional en donde puedan consultar los datos, preferentemente que se trate de información pública y disponible en la página del municipio.
- Se debe definir el medio de verificación para cada una de las variables que componen el indicador.
- Se debe establecer con claridad la UR que genera la información y la cual cuenta con el resguardo de la evidencia que sustente los avances reportados.

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
4	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los conjuntos <i>Objetivo-Indicadores-Medios de verificación</i> del programa tienen las características establecidas.

La MIR del Programa identifica para cada objetivo definido un conjunto de uno a más indicadores que permiten su seguimiento y para cada uno de estos indicadores se cuenta con un medio de verificación específico.

Se considera que los medios de verificación son los necesarios para poder calcular los indicadores, aunque como se señala en la pregunta anterior se requieren hacer algunas adecuaciones para que cumplan con las características mínimas en términos de fuente de información, identificación y transparencia.

Asimismo, se considera que los medios de verificación son los suficientes toda vez que para cada indicador definido en la MIR se cuenta con un medio de verificación el cual se especifica en la tercera columna de la matriz.

Por último, los 23-veintitrés indicadores permiten medir, ya sea directa o indirectamente, el cumplimiento de los objetivos definidos en cada nivel de la MIR.



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.

El Anexo 6 “Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados” del presente informe incorpora las sugerencias que contribuirán a fortalecer la lógica horizontal y vertical de la MIR a partir de los aspectos de mejora que se identifican en los distintos apartados de la evaluación.

Las propuestas de mejora se resumen de la siguiente manera:

- Mejorar indicador de nivel Fin.
- Redefinir objetivo de nivel Propósito considerando observaciones de la PO.
- Incorporar un Componente relativo a los servicios de transporte público, incluyendo indicadores y supuestos.
- Definir las Actividades necesarias y suficientes que permiten el cumplimiento del Componente de transporte público.

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.

El Programa identifica y cuantifica los gastos en los que incurre para generar los bienes y servicios que ofrece y los desglosa en gastos en operación, gastos en mantenimiento y gastos en capital.

La siguiente tabla muestra el presupuesto ejercido conforme a las categorías señaladas donde se observa que más del 70% del gasto del Programa se destina a gastos en operación, los gastos en mantenimiento ocupan el segundo rubro de gasto con 26.2% y únicamente el 1.5% se destina a gastos en capital.

Categoría	Ppto Ejercido	%
Operación	\$ 73,294,059.72	72.3%
Mantenimiento	\$ 26,618,405.15	26.2%
Capital	\$ 1,493,628.76	1.5%
Gasto Total	\$ 101,406,093.63³	100%

³ No se contabiliza el monto correspondiente a las Adeudos de Ejercicios Fiscales Anteriores (ADEFAS)

La información desagregada a nivel de capítulo y concepto de gasto se encuentra en el *Anexo 7*
“Gastos desglosados del programa y criterios de clasificación”.

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
1	<ul style="list-style-type: none"> • Los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas tienen una de las características establecidas.

El Programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas los cuales cumplen algunas de las características señaladas en la pregunta como los procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información acorde a lo establecido en la normatividad aplicable, y algunas se cumplen parcialmente como los resultados principales y la información para monitorear su desempeño.

No se identifica un documento normativo del Programa por lo que no es posible realizar la valoración correspondiente a que este se encuentre actualizado, que sea público y que se encuentren disponibles en la página electrónica.

Con relación a los principales resultados del Programa se cuenta con evidencia de que la información para monitorear su desempeño se actualiza de manera interna de manera mensual lo que permite presentar un documento de avance físico financiero con los indicadores de la MIR y su avance respecto a la meta; sin embargo, no se considera que los avances de la MIR sean públicos y que se difundan la página del municipio.

El procedimiento para recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información del municipio se diseñó conforme a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del estado de Nuevo León, y se pueden acceder a través del Instituto Estatal de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INFONL) y la Plataforma Nacional de Transparencia (PNT).

Finalmente, no se presenta evidencia documentada que muestre que se cuenta con un mecanismo para propiciar la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas.

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
1	<ul style="list-style-type: none">• Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones tienen una de las características establecidas.

El Programa no cuenta con procedimientos documentado de ejecución de obras y/o acciones por lo que se considera información *inexistente*.

Como se menciona anteriormente es necesario que la UR cuente con procesos institucionalizados y formalizados que permitan verificar las distintas etapas del Programa, en este caso las relacionadas a la ejecución de obras y/o acciones.

En este sentido se sugiere elaborar manual(es) de procedimientos para cada uno de los bienes y servicios que el Programa los cuales deben estar estandarizados, sistematizados, difundidos públicamente, apegados a los documentos normativos del Programa y al Reglamento de Movilidad.

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

30. ¿Con que otros programas estatales, municipales y/o acciones de desarrollo social el programa evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?

El Diagnóstico del Programa no cuenta con un análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas municipales y estatales por lo cual no se puede establecer una valoración cuantitativa.

En este sentido se sugiere incorporar al documento diagnóstico un análisis que considere los siguientes aspectos para determinar coincidencias o complementariedades:

- a) El Propósito de los programas y/o acciones de desarrollo social con otros programas municipales y estatales,
- b) la definición de la población objetivo,
- c) los tipos de apoyo otorgados por el programa y
- d) la cobertura del programa.

Lo anterior permitirá identificar si los objetivos son similares y por lo tanto podrían existir coincidencias, si se atienden a la misma población, pero los apoyos son diferentes y, por lo tanto, pueden ser complementarios; y si los Componentes son similares o iguales y atienden a diferente población, por lo tanto, son complementarios o bien si los Componentes son similares o iguales y atienden a la misma población, por lo tanto, coinciden.

Valoración del Diseño del programa

Tema	Nivel	Justificación
Justificación de la creación y del diseño del programa	3.0	El programa tiene identificado el problema o necesidad que busca resolver, cuenta con causas, efectos y características del problema, cuantificación y características de la población que presenta el problema, ubicación territorial de la población que presenta el problema y cuenta con una justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa lleva a cabo en la población objetivo.
Contribución a la meta y objetivos municipales y estatales	3.0	Se identifican conceptos comunes entre el Propósito y los objetivos del Programa Municipal de Desarrollo Urbano, Santa Catarina, Nuevo León 2023-2035, donde además es posible observar que el cumplimiento del segundo nivel de la MIR aporta a algunas de las metas definidas en dicho documento.
Población potencial, objetivo y mecanismos de elegibilidad	0.6	Las poblaciones, potencial y objetivo, están definidas en el diagnóstico del problema, no se cuenta con información sistematizada, y no es posible conocer la demanda total de apoyos ni las características de los solicitantes, no se cuenta con una estrategia de cobertura, no se cuenta con procedimientos documentados para la selección de beneficiarios y/o proyectos y no se cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo,
Padrón de beneficiarios y mecanismos de atención	0.0	El Programa no cuenta con información de los beneficiarios y no se cuenta con procedimientos para otorgar los bienes o servicios a los beneficiarios.
Matriz de Indicadores para Resultados	3.2	La MIR cumple con la lógica vertical, no se cuenta con un documento normativo donde sea posible identificar el resumen narrativo de la MIR, se cuenta con indicadores y fichas técnicas para cada nivel de la MIR, las metas cuales cuentan con unidad de medida están orientadas a impulsar el desempeño y se considera que son factibles de alcanzar, los medios de verificación no cumplen con las características de la MML.
Presupuesto y rendición de cuentas	2.0	El Programa identifica y cuantifica los gastos en los que incurre para generar los bienes y servicios que ofrece y los desglosa en gastos en operación, gastos en mantenimiento y gastos en capital, no se cuenta con procedimientos documentado de ejecución de obras y/o acciones y los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas cumplen con algunas de las características señaladas en la evaluación.
Complementariedades y coincidencias con otros programas municipales y estatales	NA	No aplica valoración cuantitativa
Valoración final	2.2	

Análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades, amenazas y recomendaciones

Apartado de la evaluación:	Fortaleza y oportunidad/debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación
Fortaleza y Oportunidad			
Justificación de la creación y del diseño del programa	Se cuenta con un <i>Diagnóstico del Programa Presupuestario (Pp) G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad</i> en el cual es posible identificar el problema que dio origen a esta política pública formulada como un hecho negativo, se define la población que presenta la necesidad y el plazo para su revisión y actualización.	1	Establecer un periodo de revisión y actualización del Diagnóstico en su conjunto, el cual no deberá exceder los tres años y preferentemente realizarlo al inicio de cada administración municipal.
Justificación de la creación y del diseño del programa	Se cuenta con evidencia teórica y empírica que sustenta el tipo de intervención que se está llevando a cabo, la cual muestra el contexto de la problemática del municipio en términos de movilidad y accesibilidad, así como algunas experiencias internacionales de políticas públicas	3	Incorporar evidencia nacional o internacional que demuestre que las intervenciones similares que se señalan en el diagnóstico ha logrado atender la problemática de manera eficaz en comparación de otras alternativas.
Contribución del programa a las metas y objetivos municipales	El Municipio cuenta con el <i>Programa Municipal de Desarrollo Urbano, Santa Catarina, Nuevo León 2023-2035</i> como programa sectorial	4 y 5	Actualizar el Diagnóstico e incluir el vínculo con el <i>Programa Municipal de Desarrollo Urbano</i> buscando que el Propósito sea consistente con el mismo.
Población Potencial, Objetivo y mecanismos de elegibilidad	El Diagnóstico define la población potencial y objetivo los cuales tienen una misma unidad de medida, están cuantificadas, cuenta con metodología para su cuantificación y definen un plazo para su revisión y actualización.	7	Se sugiere replantear la definición, caracterización y cuantificación de las poblaciones a partir de la recomendación de contar con dos Programas distintos, uno enfocado en la planeación de la infraestructura vial y el programa de transporte público.

Apartado de la evaluación:	Fortaleza y oportunidad/debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación
Matriz de Indicadores para Resultados	La MIR del Programa cuenta con 10-diez actividades de las cuales 8-ocho (80%) se consideran están claramente especificadas.	16	Incorporar a las Actividades del Componente 1 de la MIR las acciones que las instancias involucradas en los proyectos de infraestructura vial y de movilidad realizan en las diferentes etapas de ejecución.
Matriz de Indicadores para Resultados	El Programa cuenta con 3-tres objetivos definidos a nivel de Componentes de la MIR, los cuales permiten identificar a los bienes y servicios que produce el Programa y que son consistentes con las atribuciones del Reglamento Orgánico	17	Incorporar un componente relativo a las acciones que buscan impulsar el uso del transporte público de pasajeros a través de apoyos para ciertos grupos y a través de la mejora de las condiciones de la red de transporte.
Matriz de Indicadores para Resultados	El Propósito definido en la MIR del Programa es consecuencia directa que se espera ocurrirá como resultado de los Componentes y los supuestos a ese nivel de objetivos, su logro no está controlado por los responsables del programa, solamente se define un objetivo, está redactado como una situación alcanzada cumpliendo con la sintaxis de la MML y es posible identificar a la población objetivo, aunque está no es consistente con la señalada en el diagnóstico.	18	Establecer dos Pp's distintos para la Secretaría, una dirigida a los apoyos directos a la población en términos de transporte y el otro referente a la planeación y ejecución de la política de movilidad del municipio
Matriz de Indicadores para Resultados	La MIR del Programa cuenta con un total de 23-veintitrés indicadores para medir el desempeño, de los cuales más del 85% cumple con la totalidad de los criterios CREMA	21	Revisar la relevancia de algunos indicadores que por su naturaleza no implican acciones periódicas y que por lo tanto no aporta información significativa para medir el desempeño
Matriz de Indicadores para Resultados	Los 23-veintitrés (100%) indicadores definidos en la MIR 2023 del Programa de	22	Las fichas técnicas presentan información de Nombre, Definición, Método de



Apartado de la evaluación:	Fortaleza y oportunidad/debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación
	Movilidad y Accesibilidad cuentan con sus respectivas fichas técnicas		cálculo, Unidad de Medida, Frecuencia de Medición, Línea base, Metas y Comportamiento.
Matriz de Indicadores para Resultados	Los 23-veintitrés (100%) indicadores definidos en la MIR 2023 del Programa de Movilidad y Accesibilidad cuentan con metas establecidas por la UR	23	Definir una metodología para establecer las metas para cada uno de los indicadores de la MIR del Programa
Presupuesto y Rendición de cuentas	El Programa identifica y cuantifica los gastos en los que incurre para generar los bienes y servicios que ofrece y los desglosa en gastos en operación, gastos en mantenimiento y gastos en capital	27	Se cuenta con registro de operaciones programáticas y presupuestales.
Presupuesto y Rendición de cuentas	El programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas	28	Definir un mecanismo para propiciar la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas.
Debilidad o Amenaza			
Justificación de la creación y del diseño del programa	A partir de la heterogeneidad de los bienes y servicios que provee el Programa se considera que la problemática puede ser mejorada y actualizada.	1	<p>Definir dos Programas presupuestarios, uno relacionado a la infraestructura de movilidad con un enfoque sustentable y otro centrado en el servicio denominado "Santa Bus".</p> <p>Redefinir la definir la PP y la PO a partir de la propuesta de contar con dos Pp's.</p> <p>Redefinir los resultados esperados relacionándolo con mejora de infraestructura y alternativas accesibles y seguras de transporte para la población .</p>

Apartado de la evaluación:	Fortaleza y oportunidad/debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación
Justificación de la creación y del diseño del programa	Se debe replantear la problemática y población considerando la diferencia de bienes y servicios y la recomendación de tener dos Pp's.	2	Replantear, para cada Pp propuesto, la población como área de enfoque la cual puede identificarse en términos de proyectos de obras, vialidades e infraestructura, mientras que el Componente de "Santa Bus" es factible definirlo a partir de las personas que cumplen con los criterios de elegibilidad.
Contribución del programa a las metas y objetivos municipales	La vinculación del objetivo de Propósito de la MIR no se encuentra especificada en ningún documento de planeación o normativo, por lo cual no es posible determinar el tipo de vinculación (directa, indirecta o inexistente) entre el Programa y los Objetivos del Desarrollo del Milenio, los Objetivos de Desarrollo Sostenible o la Agenda de Desarrollo Post 2015.	6	Incorporar al Diagnóstico la vinculación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible promovidos por la Organización de las Naciones Unidas, en particular al Objetivo 11.
Población Potencial, Objetivo y mecanismos de elegibilidad	El Programa no cuenta con información sistematizada de la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes	8	Generar una base de datos o un sistema informático que permita la captura de la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes
Población Potencial, Objetivo y mecanismos de elegibilidad	El Programa no cuenta con mecanismos definidos en algún documento oficial que permita identificar a la población objetivo, es decir que muestre una metodología de focalización y las fuentes de información que la sustenten	9	Establecer mecanismos para identificar y cuantificar las alternativas de PO que se proponen en la pregunta 7 y a partir de ello establecer una metodología de focalización que derive en una estrategia de cobertura.
Población Potencial, Objetivo y mecanismos de elegibilidad	El Programa no cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo	10	Elaborar una estrategia de cobertura de mediano y largo plazo que permita atender a la población objetivo, que



Apartado de la evaluación:	Fortaleza y oportunidad/debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación
			especifique metas de cobertura anual y que sea congruente con el diseño, diagnóstico y los Componentes del Programa.
Población Potencial, Objetivo y mecanismos de elegibilidad	El Programa no cuenta con procedimientos documentados para la selección de proyectos y/o beneficiarios	11	Elaborar manual(es) de procedimientos para cada uno de los bienes y servicios que el Programa entrega a la población como es el caso de "Santa Bus".
Población Potencial, Objetivo y mecanismos de elegibilidad	El Programa no cuenta con procedimientos institucionalizados ni documentados para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo	12	Elaborar manual(es) de procedimientos para cada uno de los bienes y servicios que el Programa entrega a la población como es el caso de "Santa Bus".
Padrón de Beneficiarios y Mecanismos de atención	El Programa no cuenta con información de los beneficiarios por lo que se considera información inexistente.	13	Integrar un padrón de beneficiarios, al menos del Componente "Santa Bus" que cuente con las características de los beneficiarios establecidas en su documento normativo, el tipo de apoyo otorgado, que se encuentre sistematizada, que incluya una clave única de identificación por beneficiario que no cambie en el tiempo y que cuente con mecanismos documentados para su depuración y actualización.
Padrón de Beneficiarios y Mecanismos de atención	El Programa no cuenta con procedimientos documentados que permitan valorar el otorgamiento de los apoyos a los beneficiarios	14	Elaborar manual(es) de procedimientos para cada uno de los bienes y servicios que el Programa entrega a la población como es el caso de "Santa Bus".
Padrón de Beneficiarios y	El Programa no cuenta con evidencia de que actualmente se esté llevando un proceso	15	Sugiere incorporar al manual de procedimientos las actividades relativas a la

Apartado de la evaluación:	Fortaleza y oportunidad/debilidad o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación
Mecanismos de atención	para la recolección de información socioeconómica de los beneficiarios		recolección de información socioeconómica de los beneficiarios (características socioeconómicas para personas físicas y características específicas para personas morales).
Matriz de Indicadores para Resultados	El Programa no cuenta con un documento normativo donde sea posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)	20	Elaborar un documento normativo específico del Programa, el cual podría ser un Lineamientos de Operación o un Manual de Procedimientos; en el cual para identificar el resumen narrativo de los cuatro niveles de la MIR.
Matriz de Indicadores para Resultados	El Programa Operativo Anual de Movilidad no se debe considerar como un documento de consulta y verificación de los avances reportados en la MIR.	24	Revisar los medios de verificación y redefinirlos.
Presupuesto y Rendición de cuentas	El Programa no cuenta con procedimientos documentado de ejecución de obras y/o acciones	29	Elaborar manual(es) de procedimientos para cada uno de los bienes y servicios que el Programa los cuales deben estar estandarizados, sistematizados, difundidos públicamente, apegados a los documentos normativos.
Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas municipales y estatales	El Diagnóstico del Programa no cuenta con un análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas municipales y estatales	30	Incorporar al documento diagnóstico un análisis que considere las coincidencias o complementariedades del Programa otros programas estatales, municipales y/o acciones de desarrollo social.

Conclusiones

Las conclusiones derivadas del análisis de diseño del Programa que se presentan en este apartado permiten mostrar de manera simplificada los principales hallazgos y recomendaciones que permitirán a la UR fortalecer distintos aspectos, desde la etapa de planeación hasta la etapa de rendición de cuentas.

En primer término y considerando los bienes y servicios que se encuentran asociados al Programa se recomienda que la Secretaría de Movilidad y Sostenibilidad cuente con dos Programas presupuestarios, uno relacionado a la infraestructura de movilidad con un enfoque sustentable y otro centrado en el servicio denominado “Santa Bus” y demás servicios relacionados a medios de transporte colectivo en el municipio.

Lo anterior implica redefinir la PP y la PO considerando que uno de los programas estaría enfocado en el proceso de planeación, análisis y elaboración de los proyectos de infraestructura de movilidad y accesibilidad sin que este ejecute las obras respectivas y el otro dirigido a los apoyos para el acceso y uso del transporte público como es el caso de “Santa Bus”. En este sentido la población del primer programa deberá utilizar el concepto de área de enfoque la cual puede identificarse en términos de proyectos de obras, vialidades e infraestructura, mientras que el segundo es factible definirlo a partir de las personas que cumplen con los criterios de elegibilidad dentro del segundo programa propuesto, la cual por sus características puede cuantificarse de manera directa utilizando estimaciones de población.

Estos cambios propuestos también deben considerar la actualización de los árboles de problemas y objetivos, considerando por un lado lo relativo a la mejora de infraestructura de movilidad y por otro las alternativas accesibles y seguras de transporte para la población que se busca beneficiar.

Por otro lado, se sugiere incorporar evidencia nacional o internacional que demuestre que las intervenciones similares que se señalan en el diagnóstico ha logrado atender la problemática de manera eficaz en comparación de otras alternativas, así como actualizar el Diagnóstico e incluir el vínculo con el *Programa Municipal de Desarrollo Urbano, Santa Catarina, Nuevo León 2023-2035*.

En términos de padrón de beneficiarios se sugiere generar una base de datos o un sistema informático que permita la captura de la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes; así como establecer un procedimiento para la actualización de la base de datos de los beneficiarios.

Asimismo, se debe establecer una metodología de focalización y elaborar una estrategia de cobertura de mediano y largo plazo que permita atender a la población objetivo, que especifique metas de cobertura anual y que sea congruente con el diseño, diagnóstico y los Componentes del Programa.

Se deberán generar manuales de operación o procedimientos que muestren los flujos y principales actividades para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo, procedimientos para otorgar los bienes o servicios a los beneficiarios.

En cuanto a la MIR, si bien cumple con la mayoría de los elementos de lógica horizontal y vertical se deberán replantear tomando en consideración la sugerencia de separar el Programa, elaborando una matriz vinculada al tema de planeación de la movilidad y otra relativa a los servicios en materia de movilidad y transporte que el municipio ofrecerá a la población. Asimismo, se deberá elaborar una metodología para la definición de metas y cumplir con los elementos que señala la MML a través de las cinco etapas o herramientas de la metodología.



Ficha técnica con los datos generales de la instancia evaluadora y el costo de la evaluación

Nombre de la instancia evaluadora:	Corporación Mexicana de Comercio y Servicios S.A de C.V.
Nombre del coordinador de la evaluación:	Erick Velázquez Peralta
Nombres de los principales colaboradores:	Antonio Hidalgo Martín del Campo
Nombre de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación:	Dirección de Planeación
Nombre del titular de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación:	Samantha Vargas Tapia
Forma de contratación de la instancia evaluadora:	Invitación a Tres Proveedores
Costo total de la evaluación:	\$ 581,389.30
Fuente de financiamiento:	Ingresos de Libre Disposición

Anexos

Anexo 1. Metodología para la cuantificación de las poblaciones Potencial y Objetivo

Tal como se establece en la pregunta 7, el Programa no cuenta con Metodología para la cuantificación de las poblaciones Potencial y Objetivo la cual debe contener las definiciones de las poblaciones, potencial y objetivo, así como su cuantificación (desagregada por sexo, grupos de edad, población indígena y localidad, cuando aplique).

Anexo 2. Procedimiento para la actualización de la base de datos de beneficiarios

De acuerdo a lo señalado en las preguntas 8 y 13 no se cuenta con información sistematizada (base de datos o sistema informático) que permita conocer la demanda de apoyos y a sus solicitantes.

El procedimiento para la actualización de la base de datos de los beneficiarios deberá contemplar la temporalidad con la que realiza la actualización; y se entenderá por sistematizada que la información se encuentre en bases de datos y disponible en un sistema informático; por actualizada, que el padrón contenga los datos más recientes de acuerdo con la periodicidad definida para el tipo de información; y por depurada, que no contenga duplicidades o beneficiarios no vigentes.

Anexo 3. Matriz de Indicadores para Resultados

Nivel MIR	RESUMEN NARRATIVO
FIN	Contribuir al desarrollo urbano sostenible del municipio mediante acciones y proyectos que garanticen las condiciones óptimas de accesibilidad, movilidad sustentable y adecuación del espacio público
PROPÓSITO	Los habitantes de Santa Catarina se benefician de la infraestructura de movilidad urbana, social e inclusiva que facilita el traslado dentro del municipio
COMPONENTES	C1. Infraestructura vial municipal y de movilidad analizada
	C2. Movilidad municipal fortalecida
	C3. Sostenibilidad municipal promovida
C1. Infraestructura vial municipal y de movilidad analizada	
ACTIVIDADES	C1A1. Elaboración de proyectos de ingeniería vial
	C1A2. Elaboración de proyectos de movilidad
C2. Movilidad municipal fortalecida	
ACTIVIDADES	C2A1. Equipamiento de agentes de movilidad
	C2A2. Promoción y difusión de la movilidad
	C2A3. Mantenimiento de puentes peatonales
	C2A4. Organización de reuniones de innovación
C3. Sostenibilidad municipal promovida	
ACTIVIDADES	C3A1. Elaboración del Plan de Manejo de Residuos municipales
	C3A2. Educación en Cambio Climático
	C3A3. Capacitación en movilidad
	C3A4. Revisión de estaciones hidrometeorológicas

Anexo 4. Indicadores

Nivel MIR	INDICADORES		Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Def	UM	FM	LB	Metas	CI
FIN	Porcentaje de avance en la evaluación de las condiciones de movilidad, accesibilidad y espacio públicos	(Sumatoria de las calificaciones de la evaluación de las condiciones de movilidad, accesibilidad y espacios públicos del municipio / Total de rubros en materia de movilidad, accesibilidad y espacios públicos evaluados en Alcalde, Cómo Vamos)*100	Sí	No	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
PROPÓSITO	Variación de kilómetros de infraestructura ciclista con base en estrategia de Movilidad	((Kilómetros de infraestructura ciclista con base en estrategia de Movilidad en t / Kilómetros de infraestructura ciclista con base en estrategia de Movilidad en t-1)-1)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Nivel MIR	INDICADORES		Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Def	UM	FM	LB	Metas	CI
	Porcentaje de cruces peatonales seguros a nivel de calle habilitados y rehabilitados	((Total de cruces peatonales seguros a nivel de calle habilitados (nuevos) + Total de cruces peatonales seguros a nivel de calle rehabilitados) / (Total de cruces peatonales seguros a nivel de calle que requieren acciones de construcción y/o rehabilitación))*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Promedio usuarios usando el Santa Bus	(Usuarios de Santa Bus / Cantidad de Unidades Santa Bus)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Variación de kilómetros que cubren las rutas del Santa Bus	((Kilómetros que cubren las rutas del Santa Bus en t / Kilómetros que cubren las rutas del Santa Bus en t-1)-1)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C1	Porcentaje de estudios de infraestructura vial y movilidad realizados	(Estudios de infraestructura vial y movilidad realizados / Total de estudios de infraestructura vial y movilidad contratados)*100	Sí	No	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Nivel MIR	INDICADORES		Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Def	UM	FM	LB	Metas	CI
C2	Promedio de agentes de movilidad habilitados en el municipio	(Agentes de movilidad habilitados en el municipio / Total de meses del periodo reportado)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C3	Porcentaje de fuentes fijas de jurisdicción municipal inspeccionadas	(Fuentes fijas de jurisdicción municipal inspeccionadas / Fuentes fijas de jurisdicción municipal que requieren revisión e inspección)*100	Sí	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C1A1	Porcentaje de avance en la elaboración del proyecto técnico conceptual de Corredores Verdes Urbanos (ciclo vías)	(Proyectos técnico conceptual de Corredores Verdes Urbanos (ciclo vías) elaborados / Proyectos técnicos requeridos para la construcción de Corredores Verdes Urbanos (ciclo vías))*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Porcentaje de avance en la elaboración de proyectos de Urbanismo Táctico y Diseño Vial	(Proyectos de Urbanismo Táctico y Diseño Vial elaborados / Proyectos de Urbanismo Táctico y Diseño Vial requeridos para adecuaciones, modificaciones y mejoras de la infraestructura)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Nivel MIR	INDICADORES		Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Def	UM	FM	LB	Metas	CI
	Porcentaje de avance en la elaboración de estudios de análisis estadístico de cruces semaforizados	(Estudios de análisis estadístico de cruces semaforizados elaborados / Estudios de análisis estadístico requeridos para adecuaciones, modificaciones y mejoras de cruces semaforizados)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Porcentaje de avance en la elaboración de proyectos para el diseño de parques de bolsillo	(Proyectos para el diseño de parques de bolsillo elaborados / Proyectos para el diseño de parques de bolsillo requeridos para la rehabilitación de espacios públicos)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Porcentaje de avance en la elaboración de estudios de modernización de infraestructura vial	(Estudios de movilidad y modernización de infraestructura vial elaborados / Estudios de movilidad y modernización de infraestructura vial requeridos para la mejora y modernización de rutas de transporte público)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Nivel MIR	INDICADORES		Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Def	UM	FM	LB	Metas	CI
C1A2	Porcentaje de avance en la elaboración de estudios de señalética de ingeniería vial y micromovilidad	(Estudios de señalética de ingeniería vial y micromovilidad elaborados / Estudios de señalética de ingeniería vial y micromovilidad requeridos para el mejoramiento de señalamientos horizontales y verticales)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Porcentaje de avance en la elaboración de estudios origen-destino de rutas de transporte	(Estudios de origen-destino de rutas de transporte elaborados / Estudios de origen-destino requeridos para el mejoramiento de e rutas de transporte)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C2A1	Porcentaje de agentes de movilidad que cuentan con equipamiento e imagen institucional	(Agentes de movilidad que recibieron equipamiento y uniformes con imagen institucional / Agentes de movilidad que requieren equipamiento y uniformes con imagen institucional)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Nivel MIR	INDICADORES		Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Def	UM	FM	LB	Metas	CI
C2A2	Porcentaje de campañas de información y concientización sobre el uso del automóvil difundidas con trípticos y volantes	(Campañas de información y concientización sobre el uso del automóvil difundidas con trípticos y volantes / Campañas de información y concientización sobre el uso del automóvil realizadas)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C2A3	Porcentaje de puentes peatonales con diagnósticos físico-estructurales realizados	(Puentes peatonales con diagnósticos físico-estructurales realizados / Puentes peatonales que requieren diagnósticos físico-estructurales)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C2A4	Porcentaje de reuniones y mesas de trabajo de innovación realizadas	(Reuniones y mesas de trabajo de innovación realizadas / Reuniones y mesas de trabajo de innovación convocadas)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C3A1	Porcentaje de avance en la elaboración del Plan de Manejo de Residuos municipales	(Plan de Manejo de Residuos municipales elaborado / Plan de Manejo de Residuos municipales que requiere actualización)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Nivel MIR	INDICADORES		Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Def	UM	FM	LB	Metas	CI
C3A2	Porcentaje de pláticas de Educación en Cambio Climático realizadas	(Pláticas de Educación en Cambio Climático realizadas / Pláticas de Educación en Cambio Climático convocadas)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C3A3	Promedio de cursos "Conociendo la Movilidad Sostenible" impartidos	(Cursos "Conociendo la Movilidad Sostenible" impartidos / Total de meses del periodo reportado)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C3A4	Porcentaje de estaciones hidrometeorológicas instaladas	(Estaciones hidrometeorológicas instaladas / Estaciones hidrometeorológicas disponibles en el municipio)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Def – Definición; UM – Unidad de Medida; FM – Frecuencia de Medición; LB – Línea de Base; CI – Comportamiento del Indicador

Anexo 5. Metas del fondo o programa

Nivel MIR	INDICADORES	Meta	Unidad Medida	Justificación	Orientadas a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de Mejora
FIN	Porcentaje de avance en la evaluación de las condiciones de movilidad, accesibilidad y espacio públicos	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
PROPÓSITO	Variación de kilómetros de infraestructura ciclista con base en estrategia de Movilidad	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
	Porcentaje de cruces peatonales seguros a nivel de calle habilitados y rehabilitados	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23

Nivel MIR	INDICADORES	Meta	Unidad Medida	Justificación	Orientadas a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de Mejora
	Promedio usuarios usando el Santa Bus	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
	Variación de kilómetros que cubren las rutas del Santa Bus	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
C1	Porcentaje de estudios de infraestructura vial y movilidad realizados	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
C2	Promedio de agentes de movilidad habilitados en el municipio	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23

Nivel MIR	INDICADORES	Meta	Unidad Medida	Justificación	Orientadas a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de Mejora
C3	Porcentaje de fuentes fijas de jurisdicción municipal inspeccionadas	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
C1A1	Porcentaje de avance en la elaboración del proyecto técnico conceptual de Corredores Verdes Urbanos (ciclo vías)	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
	Porcentaje de avance en la elaboración de proyectos de Urbanismo Táctico y Diseño Vial	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
	Porcentaje de avance en la elaboración de estudios de análisis estadístico de cruces semaforizados	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23

Nivel MIR	INDICADORES	Meta	Unidad Medida	Justificación	Orientadas a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de Mejora
	Porcentaje de avance en la elaboración de proyectos para el diseño de parques de bolsillo	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
	Porcentaje de avance en la elaboración de estudios de modernización de infraestructura vial	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
C1A2	Porcentaje de avance en la elaboración de estudios de señalética de ingeniería vial y micromovilidad	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
	Porcentaje de avance en la elaboración de estudios origen-destino de rutas de transporte	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23

Nivel MIR	INDICADORES	Meta	Unidad Medida	Justificación	Orientadas a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de Mejora
C2A1	Porcentaje de agentes de movilidad que cuentan con equipamiento e imagen institucional	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
C2A2	Porcentaje de campañas de información y concientización sobre el uso del automóvil difundidas con trípticos y volantes	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
C2A3	Porcentaje de puentes peatonales con diagnósticos físico-estructurales realizados	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
C2A4	Porcentaje de reuniones y mesas de trabajo de innovación realizadas	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23

Nivel MIR	INDICADORES	Meta	Unidad Medida	Justificación	Orientadas a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de Mejora
C3A1	Porcentaje de avance en la elaboración del Plan de Manejo de Residuos municipales	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
C3A2	Porcentaje de prácticas de Educación en Cambio Climático realizadas	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
C3A3	Promedio de cursos "Conociendo la Movilidad Sostenible" impartidos	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23
C3A4	Porcentaje de estaciones hidrometeorológicas instaladas	Sí	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre y método de cálculo	Sí	Presentan un comportamiento estable en su cumplimiento	Sí	Se considera que los recursos humanos, técnicos y financieros son suficientes para alcanzar las metas	Elaborar una metodología para la definición de metas considerando lo establecido en la pregunta 23

Anexo 6. Propuesta de mejora de la Matriz de Indicadores para Resultados

Nivel MIR	RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES			MEDIOS DE VERIFICACIÓN Y FUENTE DE INFORMACIÓN	SUPUESTOS
		INDICADOR	FÓRMULA	FRECUENCIA		
FIN	Contribuir a la movilidad urbana sostenible de los habitantes del municipio mediante acciones que garanticen un traslado de pasajeros en condiciones óptimas de accesibilidad, sustentabilidad y economía	Índice de movilidad municipal	((Inversión en transporte sustentable / Inversión municipal en transporte) + (Kilómetros de calles y avenidas rehabilitados/Kilómetros de calles y avenidas en mal estado) + (Población beneficiaria de Santa Bus que utiliza el servicio de transporte al menos tres veces por semana/Población registrada como beneficiaria de Sanat Bus))/3	Anual	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Las dependencias del Ayuntamiento trabajan en conjunto para mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad del municipio

PROPÓSITO	<p>Los habitantes de Santa Catarina se trasladan de manera segura y rápida en transporte público a sus lugares de estudio y trabajo dentro del municipio y sus alrededores.</p>	<p>Variación de kilómetros de infraestructura ciclista con base en estrategia de Movilidad</p>	<p>((Kilómetros de infraestructura ciclista con base en estrategia de Movilidad en t / Kilómetros de infraestructura ciclista con base en estrategia de Movilidad en t-1)-1)*100</p>	<p>Anual</p>	<p>Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos</p>	<p>Se cuenta con vialidades aptas para la construcción y adecuación de vías ciclistas</p>
		<p>Porcentaje de cruces peatonales seguros a nivel de calle habilitados y rehabilitados</p>	<p>((Total de cruces peatonales seguros a nivel de calle habilitados (nuevos) + Total de cruces peatonales seguros a nivel de calle rehabilitados) / (Total de cruces peatonales seguros a nivel de calle que requieren acciones de construcción y/o rehabilitación))*100</p>	<p>Semestral</p>	<p>Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos</p>	<p>Los cruces peatonales existentes cumplen su periodo de vida útil y se mantienen en operación</p>

		Promedio usuarios usando el Santa Bus	(Usuarios de Santa Bus / Cantidad de Unidades Santa Bus)	Mensual	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Se incrementa la demanda de las rutas y horarios del Santa Bus
		Variación de kilómetros que cubren las rutas del Santa Bus	((Kilómetros que cubren las rutas del Santa Bus en t / Kilómetros que cubren las rutas del Santa Bus en t-1)-1)*100	Trimestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	La infraestructura existente se encuentra en buen estado y permite incrementar la oferta de movilidad

COMPONENTES

<p>C1. Infraestructura vial municipal y de movilidad analizada</p>	<p>Porcentaje de estudios de infraestructura vial y movilidad realizados</p>	<p>(Estudios de infraestructura vial y movilidad realizados / Total de estudios de infraestructura vial y movilidad contratados)*100</p>	<p>Anual</p>	<p>Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos</p>	<p>Las instituciones públicas o privadas contratadas para la realización de los estudios y proyectos entregan informes conforme a los cronogramas establecidos</p>
<p>C2. Movilidad municipal fortalecida</p>	<p>Promedio de agentes de movilidad habilitados en el municipio</p>	<p>(Agentes de movilidad habilitados en el municipio / Total de meses del periodo reportado)</p>	<p>Trimestral</p>	<p>Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos</p>	<p>Los agentes de movilidad cumplen con los requisitos de contratación</p>

<p>C3. Sostenibilidad municipal promovida</p>	<p>Porcentaje de fuentes fijas de jurisdicción municipal inspeccionadas</p>	<p>(Fuentes fijas de jurisdicción municipal inspeccionadas / Fuentes fijas de jurisdicción municipal que requieren revisión e inspección)*100</p>	<p>Trimestral</p>	<p>Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos</p>	<p>Las fuentes fijas del municipio se encuentran en buen estado y en funcionamiento</p>
<p>C4. Apoyos para servicios de transporte público brindados</p>	<p>Variación de personas registradas en el Programa Santa Bus</p>	<p>((Personas registradas y activas en el Programa Santa Bus en t / Personas registradas y activas en el Programa Santa Bus en t-1)-1)*100</p>	<p>Trimestral</p>	<p>Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos</p>	<p>La población utiliza las rutas ofrecidas por el Santa Bus</p>

C1. Infraestructura vial municipal y de movilidad analizada						
ACTIVIDADES	C1A1. Elaboración de proyectos de ingeniería vial	Porcentaje de avance en la elaboración del proyecto técnico conceptual de Corredores Verdes Urbanos (ciclo vías)	(Proyectos técnico conceptual de Corredores Verdes Urbanos (ciclo vías) elaborados / Proyectos técnicos requeridos para la construcción de Corredores Verdes Urbanos (ciclo vías))*100	Semestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Se cuenta con los recursos técnicos, financieros y operativos para la elaboración de proyectos
		Porcentaje de avance en la elaboración de proyectos de Urbanismo Táctico y Diseño Vial	(Proyectos de Urbanismo Táctico y Diseño Vial elaborados / Proyectos de Urbanismo Táctico y Diseño Vial requeridos para adecuaciones, modificaciones y mejoras de la infraestructura)*100	Semestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área	Se cuenta con los recursos técnicos, financieros y operativos para la elaboración de proyectos

				responsable de generar los datos	
	Porcentaje de avance en la elaboración de estudios de análisis estadístico de cruces semaforizados	(Estudios de análisis estadístico de cruces semaforizados elaborados / Estudios de análisis estadístico requeridos para adecuaciones, modificaciones y mejoras de cruces semaforizados)*100	Semestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Se cuenta con los recursos técnicos, financieros y operativos para la elaboración de proyectos

	<p>Porcentaje de avance en la elaboración de proyectos para el diseño de parques de bolsillo</p>	<p>(Proyectos para el diseño de parques de bolsillo elaborados / Proyectos para el diseño de parques de bolsillo requeridos para la rehabilitación de espacios públicos)*100</p>	<p>Semestral</p>	<p>Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos</p>	<p>Se cuenta con los recursos técnicos, financieros y operativos para la elaboración de proyectos</p>
	<p>Porcentaje de avance en la elaboración de estudios de modernización de infraestructura vial</p>	<p>(Estudios de movilidad y modernización de infraestructura vial elaborados / Estudios de movilidad y modernización de infraestructura vial requeridos para la mejora y modernización de rutas de transporte público)*100</p>	<p>Semestral</p>	<p>Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos</p>	<p>Se cuenta con los recursos técnicos, financieros y operativos para la elaboración de proyectos</p>

C1A2. Elaboración de proyectos de movilidad	<p>Porcentaje de avance en la elaboración de estudios de señalética de ingeniería vial y micromovilidad</p>	<p>(Estudios de señalética de ingeniería vial y micromovilidad elaborados / Estudios de señalética de ingeniería vial y micromovilidad requeridos para el mejoramiento de señalamientos horizontales y verticales)*100</p>	<p>Semestral</p>	<p>Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos</p>	<p>Se cuenta con los recursos técnicos, financieros y operativos para la elaboración de proyectos</p>
	<p>Porcentaje de avance en la elaboración de estudios origen-destino de rutas de transporte</p>	<p>(Estudios de origen-destino de rutas de transporte elaborados / Estudios de origen-destino requeridos para el mejoramiento de e rutas de transporte)*100</p>	<p>Semestral</p>	<p>Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos</p>	<p>Se cuenta con los recursos técnicos, financieros y operativos para la elaboración de proyectos</p>

C2. Movilidad municipal fortalecida						
ACTIVIDADES	C2A1. Equipamiento de agentes de movilidad	Porcentaje de agentes de movilidad que cuentan con equipamiento e imagen institucional	(Agentes de movilidad que recibieron equipamiento y uniformes con imagen institucional / Agentes de movilidad que requieren equipamiento y uniformes con imagen institucional)*100	Anual	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Los proveedores entregan los uniformes y radios conforme a lo establecido en el contrato
	C2A2. Promoción y difusión de la movilidad	Porcentaje de campañas de información y concientización sobre el uso del automóvil difundidas con trípticos y volantes	(Campañas de información y concientización sobre el uso del automóvil difundidas con trípticos y volantes / Campañas de información y concientización sobre el uso del automóvil realizadas)*100	Semestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área	El proveedor entrega los trípticos y volantes con los diseños e información solicitados por la Dirección

					responsable de generar los datos	
	C2A3. Mantenimiento de puentes peatonales	Porcentaje de puentes peatonales con diagnósticos físico-estructurales realizados	(Puentes peatonales con diagnósticos físico-estructurales realizados / Puentes peatonales que requieren diagnósticos físico-estructurales)*100	Bimestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Los puentes peatonales tienen un uso y desgaste regular

	C2A4. Organización de reuniones de innovación	Porcentaje de reuniones y mesas de trabajo de innovación realizadas	(Reuniones y mesas de trabajo de innovación realizadas / Reuniones y mesas de trabajo de innovación convocadas)*100	Semestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Los ciudadanos y funcionarios públicos convocados asisten a las mesas de trabajo
C3. Sostenibilidad municipal promovida						
ACTIVIDADES	C3A1. Elaboración del Plan de Manejo de Residuos municipales	Porcentaje de avance en la elaboración del Plan de Manejo de Residuos municipales	(Plan de Manejo de Residuos municipales elaborado / Plan de Manejo de Residuos municipales que requiere actualización)*100	Anual	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área	Las ONG's e instituciones académicas del estado contribuyen en la elaboración del plan de manejo

					responsable de generar los datos	
	C3A2. Educación en Cambio Climático	Porcentaje de pláticas de Educación en Cambio Climático realizadas	(Pláticas de Educación en Cambio Climático realizadas / Pláticas de Educación en Cambio Climático convocadas)*100	Mensual	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Los convocados a las pláticas de cambio climático asisten a los eventos del municipio

	C3A3. Capacitación en movilidad	Promedio de cursos "Conociendo la Movilidad Sostenible" impartidos	(Cursos "Conociendo la Movilidad Sostenible" impartidos / Total de meses del periodo reportado)	Trimestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Los ciudadanos están interesados en las pláticas presenciales y/o virtuales para fomentar la movilidad sustentable.
	C3A4. Revisión de estaciones hidrometeorológicas	Porcentaje de estaciones hidrometeorológicas instaladas	(Estaciones hidrometeorológicas instaladas / Estaciones hidrometeorológicas disponibles en el municipio)*100	Semestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Los espacios públicos donde se instalan de biciestacionamientos se encuentran en buen estado

C4. Apoyos para servicios de transporte público brindados						
ACTIVIDADES	C4A1. Inscripción de beneficiarios	Porcentaje de solicitudes de inscripción al Programa Santa Bus atendidas y revisadas	(Solicitudes de inscripción al Programa Santa Bus atendidas y revisadas / Solicitudes de inscripción al Programa Santa Bus recibidas)*100	Trimestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Los solicitantes conocen los medios y modalidades de inscripción al Programa
	C4A2. Otorgamiento de apoyo Santa Bus	Porcentaje de solicitudes aprobadas	(Solicitudes de inscripción al Programa Santa Bus aprobadas / Solicitudes de inscripción al Programa Santa Bus recibidas)*100	Trimestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área	Los interesados en acceder al Programa cumplen con los requisitos para ser beneficiarios

					responsable de generar los datos	
	C3A3. Habilitación de unidades de transporte	Promedio de unidades de transporte en uso por el Programa Santa Bus	(Unidades de transporte en uso por el Programa Santa Bus / Total de rutas disponibles del Programa Santa Bus)	Trimestral	Se deberá definir con información de la UR incluyendo información sobre el documento donde se puede consultar la información, periodicidad de publicación o emisión y área responsable de generar los datos	Los usuarios cuidan las unidades de transporte y cumplen con el reglamento.



Anexo 7. Gastos desglosados del programa y criterios de clasificación

		Modificado	Ejercido
1000	SERVICIOS PERSONALES		
1100	Remuneraciones al Personal de Carácter Permanente	\$ 18,633,224.88	\$ 18,633,224.88
1300	Remuneraciones Adicionales y Especiales	\$ 2,258,955.18	\$ 2,258,955.18
1500	Otras Prestaciones Sociales y Económicas	\$ 997,359.18	\$ 997,359.18
1700	Pago de Estímulos a Servidores Públicos	\$ 171.00	\$ 171.00
2000	MATERIALES Y SUMINISTROS		
2100	Materiales de Administración, Emisión de Documentos y Artículos Oficiales	\$ 1,069,351.75	\$ 1,069,351.75
2400	Materiales y Artículos de Construcción y de Reparación	\$ 929,890.80	\$ 929,890.80
2600	Combustibles, Lubricantes y Aditivos	\$ 141,273.50	\$ 141,273.50
2700	Vestuario, Blancos, Prendas de Protección y Artículos Deportivos	\$ 3,821.04	\$ 3,821.04
2900	Herramientas, Refacciones y Accesorios Menores	\$ 182,924.58	\$ 182,924.58
3000	SERVICIOS GENERALES		
3100	Servicios Básicos	\$ -	\$ -
3200	Servicios de Arrendamiento	\$ 26,600,159.51	\$ 26,600,159.51
3300	Servicios Profesionales, Científicos, Técnicos y Otros Servicios	\$ 39,207,570.80	\$ 39,207,570.80
3400	Servicios Financieros, Bancarios y Comerciales	\$ 15,157.93	\$ 15,157.93
3500	Servicios de Instalación, Reparación, Mantenimiento y Conservación	\$ 18,245.64	\$ 18,245.64
3700	Servicios de Traslado y Viáticos	\$ 11,809.78	\$ 11,809.78
3800	Servicios Oficiales	\$ 6,024,755.22	\$ 6,024,755.22
3900	Otros Servicios Generales	\$ 62,000.00	\$ 62,000.00
4000	TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS		
4400	Ayudas Sociales	\$ 3,755,794.08	\$ 3,755,794.08
5000	BIENES MUEBLES, INMUEBLES E INTANGIBLES		
5100	Mobiliario y Equipo de Administración	\$ 58,476.76	\$ 58,476.76
5400	Vehículos y Equipo de Transporte	\$ -	\$ -
5600	Maquinaria, Otros Equipos y Herramientas	\$ -	\$ -
5900	Activos Intangibles	\$ 1,435,152.00	\$ 1,435,152.00
9000	DEUDA PÚBLICA		
9900	Adeudos de Ejercicios Fiscales Anteriores (ADEFAS)	\$ 271,467.84	\$ 271,467.84
		\$ 101,677,561.47	\$ 101,677,561.47

Anexo 8. Complementariedad y coincidencias entre programas estatales, municipales y/o acciones de desarrollo social

Con base en lo establecido en la pregunta 30, el Diagnóstico del Programa no presenta con un análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas municipales y estatales por lo cual no se puede establecer una valoración cuantitativa.

Bibliografía

- H. Ayuntamiento de Santa Catarina. (2021). Plan Municipal de Desarrollo 2021 - 2024. Santa Catarina.
- H. Ayuntamiento de Santa Catarina. (2023). Reglamento Orgánico de la Administración Pública Municipal de Santa Catarina, Nuevo León. Santa Catarina.
- Organización de las Naciones Unidas. (agosto de 2024). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Secretaría de Desarrollo Urbano. (2023). Programa Municipal de Desarrollo Urbano, Santa Catarina, Nuevo León 2023-2035. Santa Catarina.
- Secretaría de Movilidad Sostenible y Accesibilidad . (2023). Avance trimestral de la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestario (Pp) G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad. Santa Catarina.
- Secretaría de Movilidad Sostenible y Accesibilidad . (2023). Diagnóstico del Programa Presupuestario (Pp) G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad del H. Ayuntamiento de Santa Catarina N.L. 2021-2024. Santa Catarina.
- Secretaría de Movilidad Sostenible y Accesibilidad . (2023). Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Presupuestario (Pp) G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad. Santa Catarina.
- Tesorería Municipal. (2023). Presupuesto del Programa Presupuestario (Pp) G120 Movilidad Sostenible y Accesibilidad. Santa Catarina.