DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DE LEÓN
23 DIC. 2022
RECIBIDO
Cynthia R 13:11

ACUSE

LEÓN
AYUNTAMIENTO 2021-2024

León, Guanajuato a 23 de diciembre de 2022
Oficio núm. CM/DESCI/7703/2022
Asunto: Informe de Resultados Evaluación de Desempeño

Mtra. Cynthia Chávez Ríos
Directora General de Movilidad
P r e s e n t e

El Sistema de Evaluación del Desempeño (SED) es el conjunto de elementos metodológicos que permiten realizar una valoración objetiva del desempeño de los programas, bajo los principios de verificación del grado de cumplimiento de metas y objetivos, con base en indicadores estratégicos y de gestión que permitan conocer el impacto social y valor público de los programas y de los proyectos.

En este sentido y en seguimiento al oficio número CM/DESCI/3284/2022, en el que se hace de su conocimiento el inicio de la Evaluación Específica del Desempeño al Programa Presupuestario "**Urbanismo táctico**", por este medio me permito enviarle anexo al presente el Informe de Evaluación de Diseño, el cual fue realizado considerando la información proporcionada por la dirección a su digno cargo mediante el oficio OF. DGM/SFA/5980/2022 recibido el 23 de Junio del 2022.

Al respecto y en cumplimiento a lo establecido en la Cláusula Trigésimo primera de los Lineamientos para la Evaluación al Desempeño de los Programas de la Administración Pública del Municipio de León, se deberá enviar a este Órgano de Control en un plazo de 10 días hábiles posteriores a la recepción del presente, el Convenio de Mejora (Anexo 1) en 2 tantos originales, dentro del cual, se debe incluir un Programa de Mejora (Anexo 2) en el que se especifiquen las actividades, cronograma y responsables que se implementarán para solventar cada una de las observaciones señaladas. Los formatos señalados se envían anexos al presente oficio por medio magnético (cd).

Lo anterior de conformidad a lo establecido en el artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los artículos 55, 61, 62, 64, 79 y 8 de la Ley General de Contabilidad; 73, 102 septies y 102 octies de la Ley para el Ejercicio y Control de los Recursos Públicos para el Estado de Guanajuato; 10 fracción 1, y 63 de la Ley de Responsabilidades Administrativa de los Servidores Públicos del Estado de Guanajuato y sus Municipios; 131 y 139 fracciones III y XXI de la Ley Orgánica Municipal y 77 fracciones II y IV del Reglamento Interior de la Administración Pública Municipal de León, Guanajuato; Vigésimo Sexta cláusula de los Lineamientos para la Evaluación al Desempeño de los Programas de la Administración Pública del Municipio de León.

Sin más por el momento, agradezco la atención al presente.

Atentamente,
"El trabajo todo lo vence"
"2022, Año del Festival Internacional Cervantino, 50 años de diálogo cultural"

CONTRALORIA MUNICIPAL
LEON, GTO.

Lic. Viridiana Margarita Márquez Moreno
Contralora Municipal

C.c.p. Lic. Ma. Esther Hernández Becerra. Directora de Evaluación del Sistema de Control Interno. Para conocimiento.

MMMV/LPMM

LEÓN
AYUNTAMIENTO 2021-2024

Contraloría Municipal de León

Informe de Evaluación de Diseño

Programa "Urbanismo táctico"
CM-PAED04-2022

Dependencia Evaluada:
Dirección General de Movilidad

Ejercicio 2022

Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno

Contenido

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

1. Objetivo de la evaluación

El **Sistema de Evaluación del Desempeño (SED)** es el conjunto de elementos metodológicos que permiten realizar una valoración objetiva del desempeño de los programas, bajo los principios de verificación del grado de cumplimiento de metas y objetivos, con base en indicadores estratégicos y de gestión que permitan conocer el impacto social y valor público de los programas y de los proyectos.

Las evaluaciones de desempeño tienen como objetivo general promover constructivamente la gestión económica, eficaz y eficiente de los recursos públicos, así como contribuir a la transparencia y rendición de cuentas en la Administración Pública.

La evaluación de diseño tiene como objetivo específico revisar el correcto diseño de un Programa Presupuestario conforme a la Metodología del Marco Lógico (MML), incluyendo su Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).

2. Fundamento legal

Artículo 134, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículos 54, 61, 62, 64, 79 y 80 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental.

Artículos 73, 102 sexies, 102 septies y 102 octies de la Ley para el Ejercicio y Control de los Recursos Públicos para el Estado de Guanajuato.

Artículo 10 fracción I, de la Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado de Guanajuato.

Artículos 131 y 139 de la Ley Orgánica Municipal.

Artículos 77 y 83 del Reglamento Interior de la Administración Pública Municipal.

Lineamientos para la Evaluación del Desempeño de Programas Presupuestarios de la Administración Pública del Municipio de León, Guanajuato.

3. Descripción general del programa

De acuerdo a la información contenida en el diagnóstico del programa **URBANISMO TÁCTICO,** los modelos de movilidad surgen como consecuencia de la necesidad que tienen los individuos de realizar actividades que implican desplazamientos; por ejemplo, ir al trabajo, llevar los niños al colegio, ir al teatro, al médico, etc.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Así mismo mencionan que en la encuesta del INEGI del año 2020 establecen que en la ciudad se tiene una población de 1 millón 721 mil 215 habitantes, por lo que el crecimiento del parque vehicular y el uso intensivo del automóvil genera costos sociales, económicos y ambientales que no son cubiertos exclusivamente por quienes manejan, sino que son transferidos a toda la sociedad.

Además, el incremento de la población también implica la construcción de nuevos espacios para vivir, para trabajar, para entretenerse, divertirse, todo crecimiento conlleva a la par, el crecimiento necesario de otras áreas y cuestiones.

Es así como algunas ciudades tienen escasas reservas de territorio para crecimiento y desarrollo urbano, y derivado de esta situación comienzan a construir a las orillas de la ciudad, lo que implica mayor demanda de servicios con un costo elevado para los gobiernos, generando rezagos para la población.

En lo que se refiere a infraestructura para la movilidad se tiene registro de un déficit de banquetas en el sistema vial primario de 127.87 km; además de que se debe dar mantenimiento a 435,99 km de sistema vial primario existentes más 179.47 km de sistema vial secundario existente; así como 24.45 km de parques lineales.

La carencia del mantenimiento y rehabilitación a la infraestructura bajo la administración del Gobierno causa inseguridad en los habitantes y visitantes a la Ciudad, así como la degradación en la calidad de vida e inhibe a las inversiones locales y foráneas.

También dentro de la movilidad urbana se tiene la problemática de que los ciudadanos circulan de forma insegura y recorriendo grandes distancias, sin las adecuaciones a la infraestructura para desplazarse. Deben reforzarse las políticas y proyectos para que todos los leoneses puedan sentirse tranquilos viviendo en León, así como continuar con la optimización de la señalética en las principales vialidades de la ciudad.
El ofrecer alternativas competitivas al uso del automóvil, así como vialidades y vías peatonales de calidad para traslados seguros, señalizaciones adecuadas, actualizadas y en buen estado, mejora en proyectos de impacto vial, abonar a la priorización en la vía pública del transporte colectivo, son algunos de los retos a los que nos enfrentamos para mejorar la calidad del aire, la competitividad económica y por ende la calidad de vida de los ciudadanos.

El programa **URBANISMO TÁCTICO** presentado por la Dirección General de Movilidad tiene como objetivos: "Rehabilitar los principales puentes y viaductos de la ciudad, rehabilitar vialidades prioritarias mediante un sistema de bacheo y mantenimiento eficiente, Realizar el Mantenimiento y Rehabilitación del sistema de alumbrado público, Optimizar la señalética en las principales vialidades de la ciudad, Actualizar los Estudios y Proyectos en materia de movilidad con base en el Modelo de Delegaciones, Desarrollar los proyectos ejecutivos y ejecutar las obras viales para pavimentar las vialidades primarias y secundarias de la ciudad así como obras prioritarias para el desarrollo social, Realizar estudios de movilidad en zonas de conflicto y pares viales, Ejecutar las acciones de mejora en zonas prioritarias y pares viales, Implementar el Modelo de Ordenamiento de Transporte de carga para mejorar la movilidad de la ciudad, Intervenir los principales accesos de la ciudad como parte del Modelo de Ordenamiento de Transporte de carga, Llevar a cabo Servicios

Complementarios a la Obra Pública, en materia de liberación de afectaciones, laboratorios, supervisión, estudios y proyectos, ampliaciones presupuestales, obras emergentes y acciones de remediación, Realizar la siguiente etapa de Modernización del Alumbrado Público."

4. Metodología de la evaluación

La evaluación del Programa **URBANISMO TÁCTICO** se realizó mediante un análisis de la información documental proporcionada por el ente evaluado a través de medio magnético anexo al oficio DGM/SFA/5980/2022, así como de la recibida mediante correos electrónicos emitidos por personal de la Dirección General de Movilidad, y se consideraron los siguientes apartados de estudio:

a. Análisis de la justificación de la creación y diseño del programa

El documento Diagnóstico del Programa Urbanismo táctico que nos fue proporcionado en archivo digital "*Diagnóstico Urbanismo Táctico.docx*", define al problema como:

"Inexistencia de políticas y proyectos para que todos los leoneses puedan sentirse tranquilos viviendo en León";

En el problema central mencionado si se encuentran estructuradas sus causas y efectos, sin embargo, visualizamos que las causas deberían estar contenidas en el apartado de efectos, ya que se perciben como consecuencias del problema y no como la raíz de éste.

De igual manera en el cuerpo del diagnóstico no está identificada con claridad a la población potencial y objetivo, ya que muestran diferentes tipos a lo largo de dicho documento; aunado a que la información adicional que nos fue proporcionada por correo electrónico no está homologada al documento mencionado, por lo que es confusa su veracidad.

Así mismo no es clara la información que nos proporcionan respecto a la unidad de medida, la metodología para su cuantificación y las fuentes de información, ya que en algunos casos no la mencionan y en otros difiere de un documento a otro.

De la contribución con los objetivos para el desarrollo del Municipio, se visualizó la alineación del Programa Urbanismo táctico con el Programa de Gobierno Municipal 2021-2024, en los siguientes conceptos:

Bandera: Vivir Tranquilo;
Estrategia 1: Estado de Derecho y Seguridad Pública;
Programa: VT.2. Movilidad Segura; y
Proyecto: VT.2.5 Urbanismo táctico.

Sin embargo, la alineación mencionada con anterioridad no se identifica claramente en el documento Diagnóstico.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Por lo anterior consideramos que la Dirección General de Movilidad, justifica la creación del Programa Urbanismo táctico con la alineación al Programa de Gobierno Municipal, visualizándose en el documento llamado "Programa de Gobierno Municipal 2021-2024", aunque no se identifica claramente en el documento Diagnóstico del programa evaluado.

b. Análisis de la contribución del programa a las metas y estrategias nacionales

Respecto a la alineación del Programa Urbanismo Táctico con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, existe discrepancia entre el documento Diagnóstico denominado "*Diagnóstico Urbanismo Táctico.docx*" y la información proporcionada mediante Cd en el archivo electrónico denominado "*Anexo Único.pdf*", ya que el primero puntualiza que las actividades del Programa en mención se alinean a la *Política Social y al Desarrollo Sostenible* del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024; y en la información del Cd se observa que pertenece al *Eje III Economía*.

Así mismo en otro apartado del dictamen se observa que, si bien las acciones no se identifican de manera directa a un Programa del Plan Nacional de Desarrollo, la política social y de bienestar que impulsa el gobierno federal, coinciden con los principios rectores marcados por el Programa de Gobierno Municipal 2021-2024, del cual se desprenden las acciones del Programa que estamos evaluando.

Por lo anterior, concluimos que el Programa Urbanismo táctico sí se encuentra alineado a la estrategia del Plan Estatal de Desarrollo y al Programa del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, aunque existe discrepancia entre el archivo denominado "*Diagnóstico Urbanismo Táctico.docx*" y el nombrado "*Anexo Único.pdf*".

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

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

El documento diagnóstico mostrado en el archivo electrónico denominado *"Diagnóstico Urbanismo Táctico.docx"* del Programa Urbanismo táctico, **no identifica claramente** dentro de su estructura a la población potencial y objetivo, ya que la describe de acuerdo a la dependencia o entidad participante del programa, mostrando diferentes tipos de población potencial y objetivo.

Al mismo tiempo, en el archivo electrónico mencionado con anterioridad, se especifica que se debe considerar a la población de la ciudad en su totalidad como parte de la población que será cubierta con los beneficios de estas acciones, en el entendido de que todos somos al menos peatones y/o usuarios de la bicicleta o el transporte público.

De igual manera menciona que, de acuerdo al censo 2020 realizado por el INEGI, la ciudad de León contaba con 1 millón 721 mil 215 habitantes; así mismo especifica que en encuestas y estudios realizados por organismos como WRI México, ITDP, IMCO aproximadamente el 85% de los traslados diarios se realiza a través del transporte público, lo que equivale a 1 millón 200 mil ciudadanos como población objetivo que incluye estudiantes, trabajadores, amas de casa y/o adultos mayores; también el Programa extrae información del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) del ejercicio 2018, respecto a la presencia de 45,731 usuarios ciclistas

En la información adicional al Diagnóstico que nos proporcionaron mediante Cd anexo al oficio DGM/SFA/5980/2022 a través de archivo electrónico denominado *"Anexo Único.pdf"*, especifican que el programa concibe a todas las personas que habitan en el municipio de León (1 millón 721 mil 215 habitantes de acuerdo al Censo de INEGI 2020), como población de referencia, haciendo hincapié en que la potencial son personas que habitan en el municipio de León y que solicita la instalación, reparación y/o mantenimiento de los servicios, así como que la objetivo son los habitantes de las localidades rurales que carecen de infraestructura.

Aunado a lo anterior, también se observa que la información registrada en el archivo electrónico mencionado con anterioridad y la proporcionada de manera adicional por correo electrónico a través del archivo electrónico llamado *"Puntos a considerar en el Diagnóstico-2.docx"*, no coincide en su totalidad, es decir, no se encuentra homologada, y por ende es confusa su veracidad.

Así mismo, y refiriéndonos a los criterios de elegibilidad, en el contexto del documento Diagnóstico se visualizan algunas etapas del proceso de pavimentación (refiriéndose a FIDOC), del cual se puede apreciar que es el mismo ciudadano quién se acerca a las instalaciones de este Fideicomiso para solicitarla; por otra parte, en la información adicional que nos proporcionaron mediante Cd anexo al oficio DGM/SFA/5980/2022 a través del archivo electrónico denominado *"Anexo Único.pdf"*, señalan que para la mayoría de las acciones a ejecutar no se cuenta con mecanismos de elegibilidad para implementar obras y acciones que amplíen o mejoren las soluciones propuestas, ya que corresponden a un servicio que otorga el Municipio de león, estipulados en el Artículo 167 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato. Por lo anterior, observamos que FIDOC sí cuenta

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

con procedimiento estandarizado y sistematizado para otorgar la obra de pavimentación, además éste sí está publicado en la página del mismo ente; sin embargo, como se puede apreciar, sólo están refiriendo en el cuerpo del Diagnóstico un procedimiento y de un ente; siendo que el Programa como tal, refiere, no sólo el concepto de pavimentación, sino de movilidad urbana en general que incluye la movilidad peatonal, ciclista, en transporte público y la infraestructura peatonal; por lo que la Dirección General de Movilidad deberá definir la información veraz que integrará el documento Diagnóstico.

Así mismo y respecto a la población objetivo, no están proporcionando información clara respecto a la unidad de medida, la metodología para su cuantificación, actualización y fuentes de información, ya que en algunos casos no la menciona, y en otros casos difiere de un documento a otro.

Por lo anterior descrito, se visualiza que no existe uniformidad entre la información plasmada en el documento Diagnóstico, con la información que nos proporcionaron adicionalmente en los archivos electrónicos descritos en párrafos anteriores; por lo que la Dirección General de Movilidad deberá definir claramente en el cuerpo del documento Diagnóstico, los datos necesarios que identifiquen a la población potencial, objetivo, unidad de medida, actualización, fuentes de información, mecanismos de elegibilidad y unidad de medida.

d. Evaluación y análisis de la matriz de indicadores para resultados

La información que analizamos y que mencionamos a continuación fue extraída de los archivos electrónicos que nos fueron proporcionados por la Dirección General de Movilidad mediante oficio DGM/SFA/5980/2022, así como de los recibidos mediante correo electrónico de fecha 13 de julio del presente año.

Respecto al **ÁRBOL DE PROBLEMAS** y al **ÁRBOL DE OBJETIVOS** del Programa Urbanismo táctico, describen al problema central como *"Inexistencia de políticas y proyectos para que todos los leoneses puedan sentirse tranquilos viviendo en León."*

El programa sí cuenta con un árbol de problemas en el que se identifica el problema central, así como sus causas y efectos; sin embargo las causas se aprecian como consecuencias que el problema central provoca (efectos), y no como las situaciones que dieron origen al mismo.

En el árbol de problemas se visualiza una lógica vertical entre el problema central y los efectos; sin embargo las causas de todos los niveles no mantienen una relación directa con el problema central, ya que, como se mencionó en el párrafo anterior, éstas se visualizan como efectos y no como las causas que dieron origen al problema.

Además de lo anterior se visualizan en el cuerpo del árbol de problemas, algunas causas indirectas del 4to al 7° nivel, que no provienen de ninguna causa directa (en 4 columnas no están establecidas las causas directas); así como 2 causas que son repetitivas.

El programa también cuenta con un árbol de objetivos en el que se identifica la solución del problema, así como los fines a los que se aspira en el mediano y largo plazo; sin embargo,

debido a que en el árbol de problemas las causas no están bien planteadas, visualizándose éstas más bien como efectos, y en virtud de que las causas (árbol de problemas) corresponden a los medios (árbol de objetivos), por ende los medios de todo los niveles se visualizan también como fines, dejando de mantener una relación directa con el objetivo central.

En el mismo árbol de objetivos se visualiza una lógica vertical entre el objetivo central y los fines; sin embargo los motivos de todos los niveles no mantienen una relación directa con el objetivo central, como se mencionó en el párrafo anterior, ya que, éstos se perciben como fines y no como los medios para lograrlo.

Además de lo anterior se visualizan en el cuerpo del árbol de objetivos, algunos medios indirectos del 4to al 7° nivel, que no provienen de ningún medio directo (en 4 columnas no están establecidos los medios directos).

En el programa se visualiza en su mayoría la correlación entre las situaciones negativas (problema central, causas y efectos provenientes de la situación-problema), con las positivas (objetivo, medios y fines que provienen de la solución a la problemática); sin embargo, en algunos casos existen discrepancias entre causas y medios, así como entre efectos y fines.

De igual manera, como ya se puntualizó en párrafos anteriores, existe discrepancia con todas las causas del árbol de problemas, y por ende también con sus correspondientes medios del árbol de objetivos, debido a las causas ya comentadas.

Respecto al análisis de la sintaxis del **FIN**, el Programa lo describe como *"Contribuir a la mejora y fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte (SIT), la movilidad y la cultura vial teniendo como prioridad al peatón, al ciclista y al transporte público en el municipio de León Gto., mediante la implementación de proyectos, políticas e intervenciones en temas de conectividad segura, movilidad sustentable, infraestructura, desarrollo urbano, ordenamiento territorial y sensibilización en el uso de la vía pública"*; el cual sí está redactado conforme a las reglas de sintaxis establecidas en la Metodología del Marco Lógico (MML) y sí se complementa con la solución a la problemática que combate el Programa; sin embargo, no es posible identificar plenamente la contribución a los objetivos de orden superior, ya que, o no está descrita en el documento Diagnóstico integrado al archivo electrónico nombrado *""Diagnóstico Urbanismo Táctico.docx"* o lo que se especifica en éste difiere con la información adicional que la evaluada nos remitió en el archivo electrónico denominado *"Anexo Único.pdf"*.

El **PROPÓSITO** del Programa está definido como *"Los usuarios del Sistema Integrado de Transporte (SIT), habitantes y visitantes del municipio son beneficiados con una movilidad inclusiva, segura, ordenada, socialmente responsable, con mayor cobertura en el servicio y con menores tiempos de traslado"*, del cual determinamos que sí cumple con las reglas de sintaxis establecidas en la MML; sin embargo, no existe congruencia entre el problema central del programa y la redacción del propósito en el resumen narrativo, ya que en el segundo no se visualiza que sea el problema central resuelto, en virtud de que éste refiere la inexistencia de políticas y proyectos, y en el resumen narrativo no se hace mención de estos conceptos.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Respecto del análisis a nivel de **COMPONENTE** de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), en su mayoría cumplen con las reglas de sintaxis establecidas en la MML, a excepción de 2 niveles; así mismo, la mayoría de los componentes están redactados como estados alcanzados y los bienes o servicios están bien especificados, con algunas excepciones.

Verificamos que la columna de «Resumen Narrativo» de la MIR del Programa Presupuestario tenga su origen en el Árbol de Objetivos planteado por el sujeto evaluado, detectando que solo 10 niveles cumplen con las especificaciones de la Metodología del Marco Lógico (MML), ya que en la mayoría de los casos, no existe congruencia entre ambos registros o ésta se da de manera parcial, porque el Árbol de Objetivos presenta algunos medios que no empatan con ningún componente o actividad, o a la inversa, componentes o actividades que no coinciden con ningún medio.

En relación al nivel de **ACTIVIDADES**, la mayoría de las actividades descritas en los componentes del programa están redactadas de acuerdo con las reglas de sintaxis para este nivel de la Matriz de Indicadores para Resultados, a excepción de 3 de ellas, ya que no todas son necesarias para el logro del objetivo, ni presentan una consecución lógica. De igual manera, la mayoría son necesarias para el logro del objetivo, exceptuando 2 niveles, ya que las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa, no se consideran correctas según la metodología del marco lógico. Así mismo, La mayoría de las actividades se encuentran agrupadas por componente de manera cronológica y relacionadas con cada uno de ellos, a excepción de 3 niveles.

Respecto a la **LÓGICA VERTICAL** de la MIR (objetivos-supuestos), analizamos que exista una relación causa-efecto entre las actividades y sus componentes correspondientes, que exista una relación causa-efecto entre los componentes y el propósito que corresponde, y que exista una relación causa-efecto entre el propósito y el fin; detectando que 13 niveles de la MIR cuentan con supuestos que no cumplen en su totalidad con las características establecidas en la Metodología del Marco Lógico, es decir, que sean externos, positivos y relevantes.

Referente al análisis de los **INDICADORES** de la MIR, se verificó que cumplan con las características de ser Claros, Relevantes, Económicos, Monitoreables, Adecuados y de Aportación marginal, además que muestren el tipo de indicador, dimensión y elementos adecuados de acuerdo a lo que establece la Metodología del Marco Lógico (MML); detectando que 29 indicadores no cumplen en su totalidad con los criterios correspondientes.

En relación al análisis de la **LÓGICA HORIZONTAL** de la MIR, verificamos que el conjunto Objetivos-Indicadores-Medios de Verificación permitan identificar que los medios sean los necesarios para calcular los indicadores; asimismo que los indicadores permitan medir directa o indirectamente el objetivo al nivel (Actividades, Componentes Propósito o Fin) correspondiente; detectando que en 14 niveles no se cumplen en su totalidad con las especificaciones mencionadas.

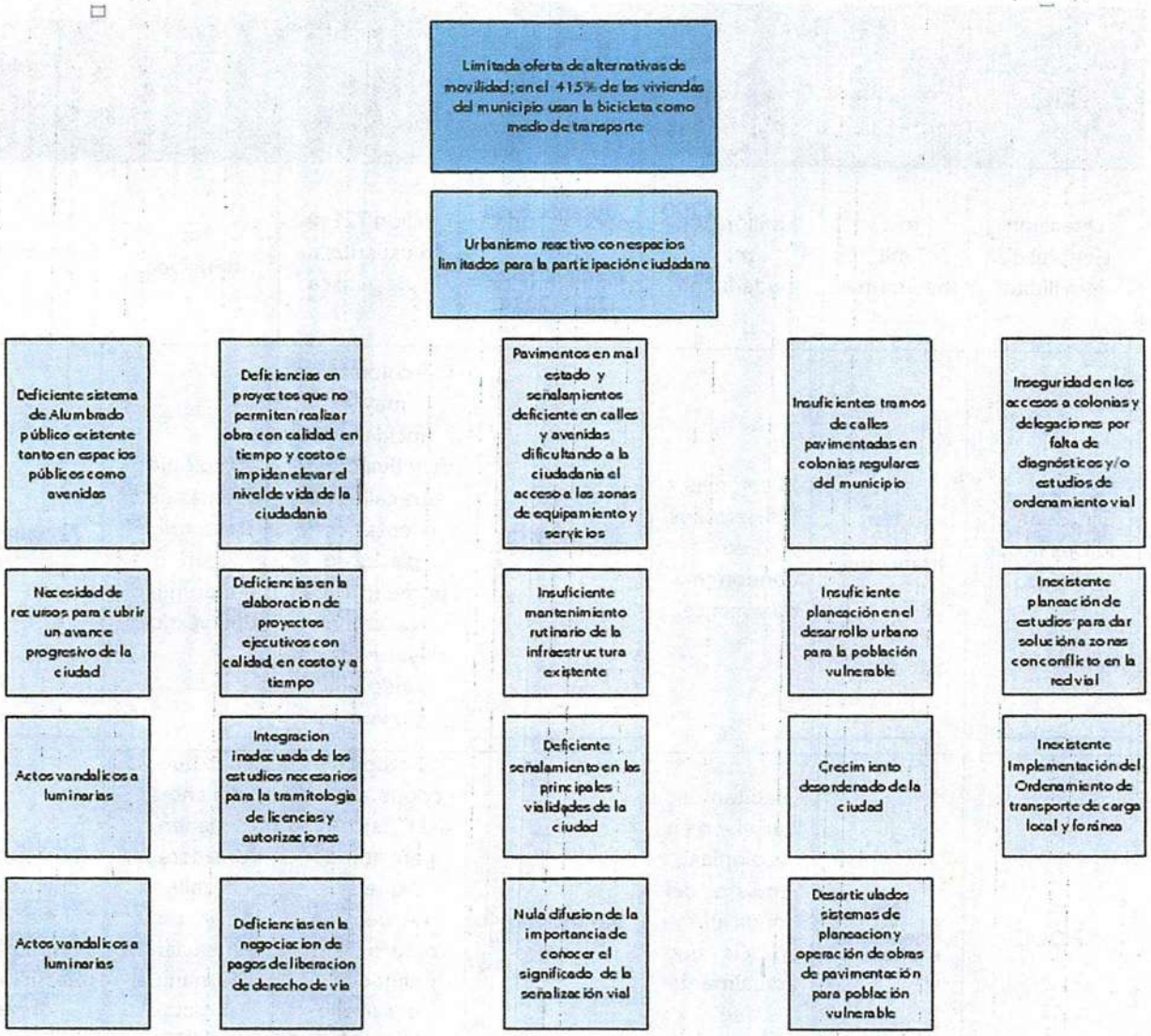
Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

5. Recomendaciones y aspectos susceptibles de mejora

1. RESPECTO AL DIAGNÓSTICO.

Conclusión.

El documento diagnóstico presentado en el archivo electrónico denominado *"Diagnóstico Urbanismo Táctico.docx"* sí presenta estructurados sus causas y efectos, sin embargo las causas deberían estar contenidas en el apartado de efectos, ya que se perciben más como consecuencias del problema y no como la raíz del mismo, como se muestra a continuación:



Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Así mismo, el diagnóstico referido **no identifica con claridad a la población potencial y objetivo**, mostrando diferentes tipos de poblaciones, toda vez que la clasifica de acuerdo a la dependencia o entidad participante del programa. De igual forma, la información integrada al Diagnóstico y la proporcionada de manera adicional por correo electrónico mediante archivo denominado *"Puntos a considerar en el Diagnóstico-2.docx"*, no coincide en su totalidad siendo confusa su veracidad.

No se proporciona información clara respecto a la unidad de medida, la metodología para su cuantificación y las fuentes de información, ya que en algunos casos no la menciona, y en otros casos difiere de un documento a otro, como se muestra en la siguiente tabla:

Dependencia o entidad	Según Diagnóstico			Según información adicional		
	Población potencial	Población objetivo	Frecuencia de actualización	Población potencial	Población objetivo	Frecuencia de actualización
Dirección General de Movilidad	1 millón 721 mil 215 habitantes	1 millón 200 mil ciudadanos	Se mantiene durante toda la administración 2021-2024.	1 millón 721 mil 215 usuarios de la vía pública	No menciona	No menciona
Dir. General de Desarrollo Urbano	No menciona	30 colonias y 6 desarrollos en condominio tipo vertical;	No menciona	Las colonias de mayor incidencia delictiva donde sus calles no cuentan con placas de nomenclatura, así como desarrollos en condominio tipo vertical.	30 colonias, además de 6 Desarrollos en condominio tipo vertical.	Anualmente
FIDOC	No menciona	Los habitantes que viven en colonias regulares del municipio y en calles que actualmente se encuentran en recaudación	No menciona	Los cooperadores del Fideicomiso para atender que se encuentran dentro de los polígonos de desarrollo (Seguridad, ZAP, IMPULSO), que	En lo que va del año se tienen consideradas 39 calles a pavimentar, beneficiando de manera directa a 6,815 habitantes, y de manera	Conforme se cuente con asignación de recursos para ejecución de obras.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Dependencia o entidad	Según Diagnóstico			Según información adicional		
	Población potencial	Población objetivo	Frecuencia de actualización	Población potencial	Población objetivo	Frecuencia de actualización
		dentro del fideicomiso, 39 calles a pavimentar lo que equivale a 6 mil 815 habitantes beneficiados de manera directa y de manera indirecta a toda la población de León		su característica primordial es la falta de pavimentación en las calles donde se ubican sus propiedades.	indirecta a toda la población de la ciudad de León	
Dir. General de Obra Pública	No menciona	No menciona	No menciona	1 millón 721 mil 215 habitantes.	No menciona	Se realiza de forma oficial por el INEGI cada 10 o 5 años, el IMPLAN de acuerdo a los estudios puede determinar una proyección de población según sus necesidades.

Respecto a la alineación del Programa Urbanismo Táctico con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, existe **<u>discrepancia entre el documento Diagnóstico y la información proporcionada mediante Cd</u>** en el archivo electrónico denominado *"Anexo Único.pdf"*, ya que el primero puntualiza que las actividades del Programa en mención se alinean a la Política Social y al Desarrollo Sostenible del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024; y en la información del Cd se visualizan datos diferentes, los cuales se muestran a continuación:

Plan Nacional de Desarrollo		
Eje:	III Economía	
Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Guanajuato		
Dimensión:	Dimensión Economía	
Plan Municipal de Desarrollo 2045		
Línea Estratégica:	Economía Competitiva y Sostenible	
Programa de Gobierno Municipal de León 2021-2024		
Bandera	Programa	Proyecto
VIVIR TRANQUILO	URBANISMO TÁCTICO	URBANISMO TÁCTICO.

Por lo anterior, determinamos que el Programa Urbanismo táctico sí se encuentra alineado al Programa de Gobierno Municipal 2021-2024, a la estrategia del Plan Estatal de Desarrollo y al Programa del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, existiendo vinculación entre el propósito del programa y los objetivos estratégicos de orden superior correlacionados con la planeación estatal, nacional y sectoriales; sin embargo, **en el cuerpo del documento diagnóstico no se visualizan claramente dichas alineaciones**, además que existe discrepancia entre el archivo denominado *"Diagnóstico Urbanismo Táctico.docx"* y el que nos proporcionaron de manera adicional llamado *"Anexo Único.pdf"*, por lo que deberán complementar el documento Diagnóstico con la información correspondiente.

Aspecto Susceptible de Mejora número 1

La Dirección General de Movilidad deberá estructurar las causas del problema de manera que se visualicen como la raíz y no como las consecuencias del mismo. De igual manera deberá definir a la población potencial y objetivo visualizándola de manera general y no catalogándola por dependencia o entidad participante del Programa; además deberán describir de manera puntual en el cuerpo del Diagnóstico la unidad de medida, la metodología para la cuantificación de los dos tipos de población y las fuentes de información para determinarla. Así mismo deberán determinar claramente en la estructura del Diagnóstico, la vinculación entre el propósito del programa y los objetivos de planeación nacional, estatal y municipal.

Lo anterior a efecto de evitar confusiones y contar con un Diagnóstico que contenga información veraz y oportuna.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

2. RESPECTO AL ÁRBOL DE PROBLEMAS Y ÁRBOL DE OBJETIVOS.

Conclusión.
Del análisis realizado a la situación problema y solución del Programa Urbanismo táctico, operado por la Dirección General de Movilidad, se concluye que el programa cuenta con un árbol de problemas que sí mantiene relación directa con el árbol de objetivos; sin embargo, se detectaron las inconsistencias que se relacionan a continuación:

a) Las causas del árbol de problemas se aprecian más como consecuencias que el problema central provoca (efectos), y no como las causas que dieron origen al mismo.
b) Algunas causas indirectas del árbol de problemas del 4to al 7° nivel, no provienen de ninguna causa directa (en 4 columnas no están establecidas las causas directas); así como 2 causas que son repetitivas; como se describe a continuación:

1ª columna:
4to nivel: Deficiente sistema de Alumbrado público existente tanto en espacios públicos como avenidas.
5to nivel: Necesidad de recursos para cubrir un avance progresivo de la ciudad.
6to nivel: Actos vandálicos a luminarias. (Se repite con el 7° nivel)
7° nivel: Actos vandálicos a luminarias. (Se repite con el 6° nivel).

2ª columna:
4to nivel: Deficiencias en proyectos que no permiten realizar obra con calidad, en tiempo y costo e impiden elevar el nivel de vida de la ciudadanía.
5to nivel: Deficiencias en la elaboración de proyectos ejecutivos con calidad, en costo y a tiempo.
6to nivel: Integración inadecuada de los estudios necesarios para la tramitología de licencias y autorizaciones.
7° nivel: Deficiencias en la negociación de pagos de liberación de derecho de vía.

4ª columna:
4to nivel: Insuficientes tramos de calles pavimentadas en colonias regulares del municipio.
5to nivel: Insuficiente planeación en el desarrollo urbano para la población vulnerable.
6to nivel: Crecimiento desordenado de la ciudad.
7° nivel: Desarticulados sistemas de planeación y operación de obras de pavimentación para población vulnerable.

5ª columna:
4to nivel: Inseguridad en los accesos a colonias y delegaciones por falta de diagnósticos y/o estudios de ordenamiento vial.
5to nivel: Inexistente planeación de estudios para dar solución a zonas con conflicto en la red vial.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

6to nivel: Inexistente Implementación del Ordenamiento de transporte de carga local y foránea.

c) Debido a que en el árbol de problemas las causas no están bien planteadas, y en virtud de que las causas (árbol de problemas) corresponden a los medios (árbol de objetivos), por ende, los medios de todo los niveles se están visualizando también como fines, dejando de mantener una relación directa con el objetivo central.

d) En el cuerpo del árbol de objetivos se visualizan algunos medios indirectos del 4to al 7° nivel, que no provienen de ningún medio directo (en 4 columnas no están establecidos los medios directos); como se describe a continuación:

1ª columna:
4to nivel: Eficiente sistema de Alumbrado público existente tanto en espacios públicos como avenidas.
5to nivel: Recursos suficientes para cubrir el cambio progresivo de la ciudad
6to nivel: Luminarias con características anti vandálicas.
7° nivel: Infraestructura renovada.

2ª columna:
4to nivel: Contar con proyectos que permitan realizar obra con calidad, en tiempo y costo y permitan elevar el nivel de vida de la ciudadanía.
5to nivel: Elaboración de proyectos ejecutivos con calidad, en costo y a tiempo.
6to nivel: Integración adecuada de los estudios necesarios para la tramitología de licencias y autorizaciones.
7° nivel: Negociación de pagos de liberación de derecho de vía.

4ª columna:
4to nivel: Suficientes tramos de calles pavimentadas en colonias regulares del municipio.
5to nivel: Adecuada planeación en el desarrollo urbano para población vulnerable.
6to nivel: Crecimiento ordenado de la ciudad.
7° nivel: Articulados sistemas de planeación y operación de obras de pavimentación para población vulnerable.

5ª columna:
4to nivel: Seguridad en los accesos a colonias y delegaciones por la realización de diagnósticos y acciones estratégicas.
5to nivel: Planeación de estudios para dar solución a zonas con conflicto en la red vial
6to nivel: Implementación del Ordenamiento de transporte de carga local y foránea.

e) Respecto a la correlación entre las situaciones negativas (problema central, causas y efectos provenientes de la situación-problema), con las positivas (objetivo, medios y fines que provienen de la solución a la problemática) en algunos casos existen discrepancias entre causas y medios, así como entre efectos y fines; como se muestra en la siguiente tabla:

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Árbol de Problemas		Árbol de Objetivos
Efectos	**Estatus**	**Fines**
E.S. Inseguridad e intranquilidad social.	⊘	**FS.** Vivir tranquilo. (no está completo el fin, ya que no menciona nada acerca de la inseguridad; no es la misma redacción, en positivo, que el efecto).
E1. Movilidad urbana insostenible donde los ciudadanos circulan de forma insegura y recorriendo grandes distancias, sin las adecuaciones a la infraestructura para desplazarse.	⊘	**F1.** Impulsar de forma integral acciones para mejorar la movilidad urbana de forma sustentable y que se orientan a que los ciudadanos circulen de forma segura y ágil, utilizando racionalmente las herramientas tecnológicas de última generación. (el fin es confuso y no se visualiza una correlación directa con el efecto correspondiente del árbol de problemas, ya que contiene conceptos que no están redactados en el efecto).
Problema Central	**Estatus**	**Solución a la problemática (objetivo)**
Inexistencia de políticas y proyectos para que todos los leoneses puedan sentirse tranquilos viviendo en León.	⊘	**Generar un conjunto de políticas y proyectos para que todos los leoneses puedan sentirse tranquilos viviendo en León.** (La correlación del problema central con el objetivo se visualiza de forma parcial, ya que para el objetivo sólo se debe reflejar en positivo el problema, en virtud de que se realiza una proyección de la situación futura deseada que se alcanzará a partir de la solución del problema).
Causas	**Estatus**	**Medios**
C1. Movilidad urbana en condiciones de inseguridad y de tiempos prolongados.	⊘	**M1** Movilidad Segura. (No está completo el medio, ya que no menciona nada acerca de los tiempos prolongados; no es la misma redacción, en positivo, que la causa).
C1.1 Limitada oferta de alternativas de movilidad; en el 41.5% de las viviendas del municipio usan la bicicleta como medio de transporte.	✕	**M1.1** Ciclo-ciudad. (No se visualiza una correlación directa con la causa correspondiente del árbol de problemas, ya que la causa contiene conceptos que no están redactados en el medio).
C1.2 Urbanismo reactivo con espacios limitados para la participación ciudadana.	⊘	**M1.2** Urbanismo Táctico. (No está completo el medio, ya que no menciona nada acerca de los espacios limitados para la participación ciudadana; no es la misma redacción, en positivo, que la causa).
C1.2.2 Insuficiente mantenimiento rutinario de la infraestructura existente.	⊘	**M1.2.2** Bacheo rutinario de pavimentos en arroyos de calles y avenidas. (No está completo el medio, ya que el componente hace referencia a la infraestructura existente, sin embargo el medio refiere sólo arroyos de calles y avenidas).
Las siguientes son causas indirectas del 4to al 7° nivel, que no provienen de ninguna causa directa (en 4 columnas de las causas no están establecidas las causas directas), de acuerdo al diagrama del árbol de problemas presentado por la Dirección General de Movilidad:	**No aplica**	Los siguientes son Medios indirectos del 4to. al 7° nivel, que no provienen de ningún medio directo (en 4 columnas de los medios no están establecidas los medios directos), de acuerdo al diagrama del árbol de problemas presentado por la Dirección General de Movilidad:
1ª columna: **7° nivel**: Actos vandálicos a luminarias.	✕	**1ª columna:** **7° nivel**: Infraestructura renovada. (No se visualiza una correlación directa con la causa correspondiente del árbol de problemas, ya que el término "infraestructura renovada" es muy general, porque no especifica que será a las luminarias).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Causas	Estatus	Medios
2ª columna: **7° nivel**: Deficiencias en la negociación de pagos de liberación de derecho de vía.	⊘	**2ª columna:** **7° nivel**: Negociación de pagos de liberación de derecho de vía. (No se visualiza una correlación completa, ya que la causa hace referencia a deficiencias y en el medio no se especifica que ya no las habrá).

Fuente: Elaborado por la Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno, con datos del Programa Urbanismo táctico, proporcionados por la Dirección General de Movilidad.

✕: No existe congruencia entre los datos analizados del Árbol de Problema vs el Árbol de Objetivos.
⊘: Existe correspondencia parcial entre los datos analizados del árbol de problemas vs el árbol de objetivos.

Aspecto Susceptible de Mejora número 2
La Dirección General de Movilidad deberá fortalecer y adecuar la integración de los árboles de problemas y objetivos del Programa Urbanismo táctico para que sus términos sean claros y congruentes, que se identifiquen claramente las causas más obvias que dieron origen al problema y posteriormente plantearlas en sentido positivo para que se conviertan en los medios del árbol de objetivos con los que se resuelva la problemática, y al mismo tiempo evitando duplicidades en los conceptos.

3. RESPECTO A LOS COMPONENTES

Conclusión.
Los componentes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 están expresados como estados alcanzados, y el bien o servicio está bien definido, cumpliendo con la sintaxis de la Metodología del Marco Lógico. Sin embargo, el componente 11 no cumple del todo con las reglas de sintaxis al no definir adecuadamente el bien o servicio que el programa entrega a la ciudadanía; además, del componente 18 no está correctamente identificado el bien o servicio producido, ya que los gastos no se consideran bienes o servicios que pueda recibir la ciudadanía.

Así mismo no todos los componentes son necesarios para la consecución del propósito, mostrando en algunos casos incongruencia con el árbol de objetivos, ya que éste presenta algunos medios que no empatan con ningún componente o actividad, o a la inversa, componentes o actividades que no coinciden con ningún medio, como se muestra a continuación:

Árbol de Objetivos		MIR
Fines	**Traspaso**	**Fin**
FS. Vivir tranquilo.	✓	Contribuir a la mejora y fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte (SIT), la movilidad y la cultura vial teniendo como prioridad al peatón, al ciclista y al transporte público en el municipio de León Gto., mediante la implementación de proyectos, políticas e intervenciones en temas de conectividad segura, movilidad sustentable, infraestructura, desarrollo urbano, ordenamiento territorial y sensibilización en el uso de la vía pública
F1. Impulsar de forma integral acciones para mejorar la movilidad urbana de forma sustentable y que se orientan a que los ciudadanos circulen de forma segura y ágil, utilizando racionalmente las herramientas tecnológicas de última generación.		

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Solución a la problemática (objetivo)	Traspaso	Propósito
Generar un conjunto de políticas y proyectos para que todos los leoneses puedan sentirse tranquilos viviendo en León	✗	Los usuarios del Sistema Integrado de Transporte (SIT), habitantes y visitantes del municipio son beneficiados con una movilidad inclusiva, segura, ordenada, socialmente responsable, con mayor cobertura en el servicio y con menores tiempos de traslado.
Medios	**Traspaso**	**Componentes/Actividades**
M1 Movilidad Segura.	✓	C1. Atención a principales puentes y viaductos de la ciudad rehabilitados
	⊘	A1C1. Contratación de proyectos o diagnósticos de rehabilitación de los principales puentes.
	⊘	A2C1. Contratación de rehabilitación de 4 puentes de la ciudad.
	⊘	A3C1. Contratación de intervención de 2 km de los principales viaductos de la ciudad
	✗	C2. Vialidades prioritarias mediante un sistema de bacheo y mantenimiento eficiente rehabilitadas.
	✗	C8. Acciones de mejora en zonas prioritarias y pares viales ejecutadas
	⊘	A1C8. Realización de los proyectos y alternativas de intervención en las intersecciones y cruceros identificados con mayor problemática
	✗	C12. Supervisión Externa Realizada
	⊘	A1C12. Contratación de Servicios de supervisión externa, con el objeto de mantener vigilado que la obra se ejecute en tiempo y calidad para Obras de Pavimentación, Edificación, mejoramiento de caminos rurales, edificación de bienes de dominio público, electrificación,, mejoramiento de vivienda, urbanización en ámbito urbano y rural.
Medios	**Traspaso**	**Componentes/Actividades**
	⊘	A2C12. Implementación de una supervisión externa, mediante la contratación de profesionistas en la materia, que verifiquen que la ejecución de las obras se realice conforme a la licencia de construcción autorizada y a las medidas de seguridad e higiene de los desarrollos en condominio de tipo vertical.
	✗	C13. Ampliaciones y Escalatorias realizados
	⊘	A1C13. Realización de Ampliaciones y Escalatorias de las Obras de Edificación; Ampliaciones generadas por el incremento de las metas o situaciones no previstas en el proyecto y alza de costos en los materiales
	✗	C14. Laboratorios verificadores realizados.
	⊘	A1C14. Contratación de servicio de Laboratorio para el control de calidad de las obras.
	✗	C15. Obra Institucional emergente realizada.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Medios	Traspaso	Componentes/Actividades
	⊘	A1C15. Contratación de obras emergentes de urbanización derivado de contingencias que garanticen que la obra pública se ejecute en tiempo, costo y calidad
	✕	C17. Remediaciones realizadas.
	⊘	A1C17. Contratación de remediación en las obras, para compensar la mitigación por los daños ambientales que causa la obra de acuerdo a lo indicado en las manifestaciones de impacto ambiental.
M1.1 Ciclo-ciudad.	⊘	
M1.2 Urbanismo Táctico.	⊘	
M1.2.1 Contar con pavimentos en buen estado y bien señalizados en calle y avenidas que permitan a la ciudadanía mejores accesos a las zonas de equipamiento y servicios.	⊘	
	⊘	A1C4. Colocación de señalamiento vial en distintos cruceros de la ciudad.
	⊘	A2C4. Colocación de señalamiento vial en las principales vialidades de la ciudad.
	⊘	A3C4. Colocación de señalamiento en topes de distintas vialidades de la ciudad.
	⊘	A4C4. Suministro de mobiliario urbano que consiste en señalética urbana (placas de nomenclatura).
M1.2.4 Promoción del significado de los señalamientos viales.	⊘	
	⊘	A1C3. Atención a reportes ciudadanos en el tiempo establecido.
	⊘	A2C3. Medición de avance de obras de alumbrado contratadas.
	✕	C11. Siguiente etapa de Modernización del Alumbrado Público realizada.
	⊘	A1C11. Contratación de intervención de alumbrado público.
	⊘	A2C11. Ejecución de obras de alumbrado público en comunidades rurales
M (primer columna) 6to nivel: Luminarias con características anti vandálicas.	⊘	
M (primer columna) 7o nivel: Infraestructura renovada.	⊘	
	⊘	A1C5. Definición de Términos de referencia estudio de movilidad modelo delegaciones.
	⊘	A2C5. Contratación de Estudio de movilidad modelo delegaciones
	⊘	A1C6. Contratación de la ejecución de pavimentaciones elegidas en presupuesto participativo manera oportuna

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Medios	Traspaso	Componentes/Actividades
	⊘	A2C6. Pavimentaciones de calles de presupuesto participativo
	⊘	A3C6. Realización de seguimiento en la contratación de la construcción de nuevas vialidades prioritarias en zonas de consolidación y polígonos de desarrollo.
	×	C16. Proyectos ejecutivos para pavimentar vialidades primarias y secundarias desarrollados.
	⊘	A1C16. Contratación de proyectos ejecutivos de Infraestructura Vial que permitan mantener un banco de proyectos para gestión.
	⊘	A2C16. Contratación de proyectos ejecutivos de Edificación que permitan mantener un banco de proyectos para gestión
	⊘	A3C16. Contratación de proyectos ejecutivos de mejoramiento de caminos rurales que permitan mantener un banco de proyectos para gestión.
	⊘	A4C16. Seguimiento a la contratación de servicios relacionados con obra pública de años anteriores (remanentes).
M (segunda columna) 6to nivel: Integración adecuada de los estudios necesarios para la tramitología de licencias y autorizaciones.	⊘	
M (segunda columna) 7o nivel: Negociación de pagos de liberación de derecho de vía.	⊘	
M (cuarta columna) 4to nivel: Suficientes tramos de calles pavimentadas en colonias regulares del municipio.	⊘	
M (cuarta columna) 5to nivel: Adecuada planeación en el desarrollo urbano para población vulnerable.	⊘	
M (cuarta columna) 6to nivel: Crecimiento ordenado de la ciudad.	⊘	
M (cuarta columna) 7to nivel: Articulados sistemas de planeación y operación de obras de pavimentación para población vulnerable.	⊘	
M (quinta columna) 4to nivel: Seguridad en los accesos a colonias y delegaciones por la realización de diagnósticos y acciones estratégicas.	⊘	
	⊘	A1C7. Definición de Términos de referencia estudio de movilidad zonas de conflicto y pares viales // Mejoramiento a la circulación a zonas viales prioritarias
	⊘	A1C9. Desarrollo de la aplicación del modelo de ordenamiento de transporte de carga.
	×	C.10 Principales accesos de la ciudad como parte del Modelo de Ordenamiento de Transporte de carga intervenidos.
	⊘	A1C10. Realización de proyectos ejecutivos y definición de vialidades a intervenir // Aplicación de infracciones a transporte de carga que circula por vialidades con restricciones.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Medios	Traspaso	Componentes/Actividades
	✗	C18. Gastos Indirectos Ramo 33 realizados
	⊘	A1C18. Contratación de Gastos Indirectos Ramo 33 de la obra pública se ejecute en tiempo, costo y calidad.

Fuente: Elaborado por la Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno, con datos del Programa Urbanismo táctico, proporcionados por la Dirección General de Movilidad.

✓: Existe congruencia entre los datos analizados del Árbol de Objetivos vs la MIR.
✗: No existe congruencia entre los datos analizados del Árbol de Objetivos vs la MIR.
⊘: Existe correspondencia parcial entre los datos analizados del árbol de Objetivos vs la MIR.

Además de lo anterior no existe ninguna congruencia entre la solución a la problemática (objetivo) con el propósito, ya que la situación deseada (objetivo central) no corresponde al problema central resuelto.

Aspecto Susceptible de Mejora número 3
La Dirección General de Movilidad deberá analizar si los niveles del árbol de objetivos M1.1, M1.2, M1.2.1, M1.2.4, M (primer columna) 6to nivel, M (primer columna) 7o nivel, M (segunda columna) 6to nivel, M (segunda columna) 7o nivel, M (cuarta columna) 4to nivel, M (cuarta columna) 5to nivel, M (cuarta columna) 6to nivel, M (cuarta columna) 7to nivel, M (quinta columna) 4to nivel, son necesarios, es decir, que sean potenciales componentes o en su defecto correspondan a las actividades; de lo contrario debe contemplar la posibilidad de eliminarlos; así mismo deben considerar el replanteamiento de los componentes y actividades siguientes: C2, C8, C10, C11, C12, C13, C14, C15, C16, C17, C18, A1C1, A2C1, A3C1, A1C8, A1C12, A2C12, A1C13, A1C14, A1C15, A1C17, A1C4, A2C4, A3C4, A4C4, A1C3, A2C3, A1C11., A2C11, A1C5, A2C5, A1C6, A2C6, A3C6, A1C16, A2C16, A3C16, A4C16, A1C7, A1C9, A1C10, A1C18, ya que no coinciden con ningún medio.

De igual manera deberán modificar los componentes 11 y 18 (C11, C18), especificando claramente el bien o servicio que entrega el programa.

4. RESPECTO A LAS ACTIVIDADES

Conclusión.
La mayoría de las actividades descritas en los componentes del programa están redactadas de acuerdo con las reglas de sintaxis para este nivel de la Matriz de Indicadores para Resultados, sin embargo no todas las actividades son necesarias para el logro del objetivo, ni presentan una consecución lógica, las cuales se muestran a continuación:

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Componente	Actividades	Irregularidades
C3. Mantenimiento y Rehabilitación del sistema de alumbrado público realizado	A3C3. Medición de avance de Cierre presupuestal estatal	La actividad no abona al componente, ya que no describe lo que se necesita hacer para producir el bien o servicio que se le entrega a la población objetivo, dejando de cumplir con los criterios de "necesarias" y "suficientes"; además que las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico.
C6. Proyectos ejecutivos para pavimentar las vialidades primarias, secundarias de la ciudad así como caminos rurales y obras de edificación, prioritarios para el desarrollo social desarrollados	A2C6. Pavimentaciones de calles de presupuesto participativo	La actividad no abona al componente, ya que la acción de pavimentación de calles (se visualiza como un producto o servicio) no se considera que sea necesaria para los proyectos ejecutivos (componente), ya que éstos deben anteceder a la pavimentación.
C7. Estudios de movilidad en zonas de conflicto y pares viales Realizados	A1C7. Definición de Términos de referencia estudio de movilidad zonas de conflicto y pares viales // Mejoramiento a la circulación a zonas viales prioritarias	La actividad no está bien definida porque pareciera tener dos actividades en una sola, ya que, por un lado manifiesta la definición de términos de referencia, estudio de movilidad, etc., y por otra parte, refiere el Mejoramiento a la circulación a zonas viales prioritarias.
C10. Principales accesos de la ciudad como parte del Modelo de Ordenamiento de Transporte de carga intervenidos	A1C10. Realización de proyectos ejecutivos y definición de vialidades a intervenir // Aplicación de infracciones a transporte de carga que circula por vialidades con restricciones.	La Actividad no está bien definida porque pareciera tener dos actividades en una sola, ya que, por un lado manifiesta la realización de proyectos ejecutivos y la definición de las vialidades a intervenir, y por otra parte, refiere la aplicación de infracciones a transportes de carga.
C16. Proyectos ejecutivos para pavimentar vialidades primarias y secundarias desarrollados	A2C16. Contratación de proyectos ejecutivos de Edificación que permitan mantener un banco de proyectos para gestión	La Actividad no se visualiza relación con el componente. ya que éste refiere que los proyectos ejecutivos son para pavimentar vialidades primarias y secundarias, y en la actividad mencionan la contratación de proyectos ejecutivos de edificación; siendo conceptos diferentes.
	A4C16. Seguimiento a la contratación de servicios relacionados con obra pública de años anteriores (remanentes)	La Actividad no se visualiza relación directa con el componente, ya que éste refiere que los proyectos ejecutivos son para pavimentar vialidades primarias y secundarias, y en la actividad mencionan el seguimiento a la contratación de servicios relacionados con obra pública de años anteriores; siendo conceptos diferentes.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Componente	Actividades	Irregularidades
C18. Gastos Indirectos Ramo 33 realizados	A1C18. Contratación de Gastos Indirectos Ramo 33 de la obra pública se ejecute en tiempo, costo y calidad.	Las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico.

Fuente: Elaborado por la Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno, con datos del Programa Urbanismo táctico, proporcionados por la Dirección General de Movilidad.

Aspecto Susceptible de Mejora número 4
La Dirección General de Movilidad deberá reestructurar las actividades indicadas en la conclusión anterior, con la finalidad de dar cumplimiento a la regla de sintaxis para este nivel de la MIR e identificar la corresponsabilidad con sus respectivos componentes para producir los bienes y servicios del programa:

5. RESPECTO A LA LÓGICA VERTICAL

Conclusión.
En algunos casos no existe relación causa-efecto entre el supuesto y el nivel correspondiente de la MIR, ya que no todos los supuestos cumplen con las características planteadas en la MML, además es importante recalcar que algunas actividades y componentes no están bien planteados, ya que no contribuyen al siguiente nivel correspondiente, como se muestra en la tabla que mostramos a continuación. Por otra parte, sí existe una relación causa-efecto a nivel de propósito a fin y aunado al supuesto se dan las condiciones necesarias para la contribución del fin.

Nivel	Supuesto	Irregularidad
A1C2. Ejecución de Bacheo rutinario de pavimentos en arroyos de calles y avenidas, así como la conformación de calles de terracería en polígonos de desarrollo	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
A1C3. Atención a reportes ciudadanos en el tiempo establecido.	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos.	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
A1C4. Colocación de señalamiento vial en distintos cruceros de la ciudad	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos.	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel	Supuesto	Irregularidad
A2C4. Colocación de señalamiento vial en las principales vialidades de la ciudad	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos.	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
A3C4. Colocación de señalamiento en topes de distintas vialidades de la ciudad	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos.	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
A1C12. Contratación de Servicios de supervisión externa, con el objeto de mantener vigilado que la obra se ejecute en tiempo y calidad para Obras de Pavimentación, Edificación, mejoramiento de caminos rurales, edificación de bienes de dominio público, electrificación,, mejoramiento de vivienda, urbanización en ámbito urbano y rural.	Se cuenta con la infraestructura, y personal necesario para la realización de trámites necesarios.	El supuesto no cumple con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
A2C12. Implementación de una supervisión externa, mediante la contratación de profesionistas en la materia, que verifiquen que la ejecución de las obras se realice conforme a la licencia de construcción autorizada y a las medidas de seguridad e higiene de los desarrollos en condominio de tipo vertical.	Asignación de recurso y buenas condiciones de mercado económico en el sector de construcción	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la asignación de recursos no se considera factor externos a la instancia responsable del Programa, partiendo de que las acciones del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico.
A1C13. Realización de Ampliaciones y Escalatorias de las Obras de Edificación; Ampliaciones generadas por el incremento de las metas o situaciones no previstas en el proyecto y alza de costos en los materiales	Se cuenta con la infraestructura, y personal necesario para la realización de trámites necesarios	El supuesto no cumple con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel	Supuesto	Irregularidad
A1C14. Contratación de servicio de Laboratorio para el control de calidad de las obras.	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
A1C15. Contratación de obras emergentes de urbanización derivado de contingencias que garanticen que la obra pública se ejecute en tiempo, costo y calidad	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
A1C17. Contratación de remediación en las obras, para compensar la mitigación por los daños ambientales que causa la obra de acuerdo a lo indicado en las manifestaciones de impacto ambiental	Se cuenta con la infraestructura, y personal necesario para la realización de trámites necesarios	El supuesto no cumple con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
C3. Mantenimiento y Rehabilitación del sistema de alumbrado público realizado	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos.	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
C4. Señalética en las principales vialidades de la ciudad optimizado.	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos.	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
C12. Supervisión Externa Realizada	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
C13. Ampliaciones y Escalatorias realizados	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel	Supuesto	Irregularidad
C14. Laboratorios verificadores realizados	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
C15. Obra Institucional emergente realizada	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
C17. Remediaciones realizadas	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa.
A3C3. Medición de avance de Cierre presupuestal estatal	Cumplimiento de requerimientos técnicos por parte de los contratistas.	El supuesto cumple con las características establecidas en la MML. Sin embargo **la Actividad** no está bien planteada, ya que **no contribuye** al cumplimiento del componente (como se estipuló en la cédula 7 sintaxis de las actividades).
A2C6. Pavimentaciones de calles de presupuesto participativo	Existen empresas contratistas competentes y con suficiente infraestructura para su contratación	El supuesto cumple con las características establecidas en la MML. Sin embargo **la Actividad** no está bien planteada, ya que **no contribuye** al cumplimiento del componente (como se estipuló en la cédula 7 sintaxis de las actividades).
A1C7. Definición de Términos de referencia estudio de movilidad zonas de conflicto y pares viales / Mejoramiento a la circulación a zonas viales prioritarias	Se tiene al proveedor idóneo para realizar los estudios de movilidad	El supuesto cumple con las características establecidas en la MML. Sin embargo **la Actividad** no está bien planteada, ya que pareciera tener dos actividades en una, (como se estipuló en la cédula 7 sintaxis de las actividades).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel	Supuesto	Irregularidad
A1C10. Realización de proyectos ejecutivos y definición de vialidades a intervenir / Aplicación de infracciones a transporte de carga que circula por vialidades con restricciones	Se cuenta con la empresa idónea para la realización del proyecto	El supuesto cumple con las características establecidas en la MML. Sin embargo **la Actividad** no está bien planteada, ya que pareciera tener dos actividades en una, (como se estipuló en la cédula 7 sintaxis de las actividades).
A4C16. Seguimiento a la contratación de servicios relacionados con obra pública de años anteriores (remanentes)	Se cuenta con las condiciones físicas necesarias para la conclusión de los proyectos	En el supuesto no se distingue si el factor es externo a la instancia responsable y tampoco se observa su relevancia, es decir, que sea una condición necesaria para la generación del componente; además que de la actividad no se visualiza relación directa con el componente (como se estipuló en la cédula 7 sintaxis de las actividades).
A1C18. Contratación de Gastos Indirectos Ramo 33 de la obra pública se ejecute en tiempo, costo y calidad.	Se cuenta con la infraestructura, y personal necesario para la realización de trámites necesarios	El supuesto no cumple con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa; aunado a que las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico (como se estipuló en la cédula 7 sintaxis de las actividades y cédula 6 Sintaxis de los componentes).
C11. Siguiente etapa de Modernización del Alumbrado Público realizada.	Existen empresas contratistas competentes y con suficiente infraestructura para su contratación	El supuesto cumple con los requisitos establecidos en la MML, su cumplimiento permite el logro del componente y así mismo, su contribución a la consecución del propósito. Sin embargo el componente no es claro, ya que el concepto "Siguiente etapa" no es claro y no determina con exactitud cuál etapa, (lo cual se mencionó en cédula 6 Sintaxis de los componentes).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel	Supuesto	Irregularidad
C18. Gastos Indirectos Ramo 33 realizados	Se cuenta con la infraestructura, personal y/o empresas necesarias para la ejecución de los trabajos	El supuesto no cumple con los requisitos establecidos en la MML, ya que la infraestructura y el personal no se consideran factores externos a la instancia responsable del Programa; aunado a que las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico (como se estipuló en la cédula 6 Sintaxis de los componentes).

Fuente: Elaborado por la Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno, con datos del Programa Urbanismo táctico, proporcionados por la Dirección General de Movilidad.

Aspecto Susceptible de Mejora número 5
La Dirección General de Movilidad deberá replantear los supuestos de los niveles de la Matriz de Indicadores para Resultados mostrados en la tabla que presentamos, expresándolos como factores externos, de forma positiva, y que, junto con el nivel al que pertenecen, permitan visualizar la relación con la generación del componente, y a su vez la consecución de los niveles superiores.

6. RESPECTO A LOS INDICADORES

Conclusión.
No todos los indicadores incorporados en la matriz del programa, cumplen con las características de diseño establecidas en los "Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología del Marco Lógico", encontrándose áreas de oportunidad en los conceptos de "CLARO", "RELEVANTE", "ADECUADO" y de "APORTACIÓN MARGINAL"; así como en los elementos de "UNIDAD DE MEDIDA" y "META", como se muestra en la tabla siguiente:

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Fin	Contribuir a la mejora y fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte (SIT), la movilidad y la cultura vial teniendo como prioridad al peatón, al ciclista y al transporte público en el municipio de León Gto., mediante la implementación de proyectos, políticas e intervenciones en temas de conectividad segura, movilidad sustentable, infraestructura, desarrollo urbano, ordenamiento territorial y sensibilización en el uso de la vía pública	Porcentaje de cumplimiento de proyectos en apoyo a la mejora y fortalecimiento de la movilidad en el municipio	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Estratégico	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.
Propósito	Los usuarios del Sistema Integrado de Transporte (SIT), habitantes y visitantes del municipio son beneficiados con una movilidad inclusiva, segura, ordenada, socialmente responsable, con mayor cobertura en el servicio y con menores tiempos de traslado	Porcentaje de viajes realizados en el Servicio Integrado de Transporte Público	✓	⊘	✓	✓	⊘	✓	Estratégico	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple parcialmente con el criterio de Relevancia, al no proveer información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir, ya que no proporciona datos sobre los peatones, ciclistas, movilidad y cultura vial; y de igual manera no cumple con el criterio de adecuado, ya que no está aportando una base suficiente para evaluar el desempeño. Además el elemento de "Meta", está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Componente C1	Atención a principales puentes y viaductos de la ciudad rehabilitados	Porcentaje de puentes y viaductos rehabilitados respecto del total previsto	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.
Actividad A1C1	Contratación de proyectos o diagnósticos de rehabilitación de los principales puentes	Porcentaje de avance en la contratación de puentes a diagnosticar	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.
Actividad A2C1	Contratación de rehabilitación de 4 puentes de la ciudad	Porcentaje de contratación de 4 puentes a rehabilitar	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.
Actividad A3C1	Contratación de intervención de 2 km de los principales viaductos de la ciudad	Porcentaje de contratación de 2 km de viaductos a rehabilitar	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Componente C2	Vialidades prioritarias mediante un sistema de bacheo y mantenimiento eficiente rehabilitadas.	Porcentaje de metros cuadrados rehabilitados respecto del total previsto	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.
Actividad A1C2	Ejecución de Bacheo rutinario de pavimentos en arroyos de calles y avenidas, así como la conformación de calles de terracería en polígonos de desarrollo	Porcentaje de metros cuadrados atendidos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.
Actividad A1C3	Atención a reportes ciudadanos en el tiempo establecido.	Porcentaje de Reportes atendidos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Actividad A3C3	Medición de avance de Cierre presupuestal estatal	Porcentaje de pago de refrendos	✓	✗	✓	✓	✗	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador no cumple con el criterio de Relevancia, al no proveer información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir, partiendo de que la redacción del Resumen Narrativo tampoco está correcta, ya que las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico (como se estipuló en la cédula 7 Sintaxis de actividades). De igual manera no cumple con el criterio de Adecuado, ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño.
Componente C4	Señalética en las principales vialidades de la ciudad optimizado.	Porcentaje de puntos con señalética mejorada	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.
Actividad A1C4	Colocación de señalamiento vial en distintos cruceros de la ciudad	Porcentaje de crucero señalizados	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Actividad A2C4	Colocación de señalamiento vial en las principales vialidades de la ciudad	Porcentaje de vialidades señalizadas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.
Actividad A3C4	Colocación de señalamiento en topes de distintas vialidades de la ciudad	Porcentaje de topes señalizados	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.
Componente C6	Proyectos ejecutivos para pavimentar las vialidades primarias, secundarias de la ciudad así como caminos rurales y obras de edificación, prioritarios para el desarrollo social desarrollados	Porcentaje de vialidades primarias y secundarias pavimentadas	✓	✗	✓	✓	✗	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador <u>no cumple con el criterio de Relevancia</u>, al no proveer información sobre la esencia del objetivo que se quiere medir, ya que el indicador hace referencia a porcentaje de vialidades pavimentadas, y en el resumen narrativo mencionan el concepto de Proyectos ejecutivos para pavimentar. De igual manera <u>no cumple con el criterio de Adecuado</u>, ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Actividad A1C7	Definición de Términos de referencia estudio de movilidad zonas de conflicto y pares viales // Mejoramiento a la circulación a zonas viales prioritarias	Porcentaje de avance en la definición de los términos de referencia del estudio de movilidad en zonas de conflicto y pares viales	✓	⊘	✓	✓	⊘	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple parcialmente con el criterio de Relevancia, al no proveer información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir, partiendo de que en la redacción del Resumen narrativo pareciera tener dos actividades en una sola, (como se establece en la cédula 7 sintaxis de las actividades). Además no cumple con el criterio de Adecuado, ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, tomando como referencia lo mencionado con anterioridad.
Componente C8	Acciones de mejora en zonas prioritarias y pares viales ejecutadas	Porcentaje de avance en los cruceros intervenidos // Porcentaje de avance en las acciones de mejora en zonas prioritarias y pares viales	✗	✓	✓	✓	⊘	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador no cumple con el criterio de claridad, ya que están redactados dos tipos diferentes de porcentaje en un mismo indicador; dando lugar a interpretaciones. Así mismo, cumple parcialmente con el criterio de "Adecuado", ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, tomando como referencia lo mencionado con anterioridad.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Actividad A1C10	Realización de proyectos ejecutivos y definición de vialidades a intervenir / Aplicación de infracciones a transporte de carga que circula por vialidades con restricciones	Porcentaje de avance en la realización de proyectos ejecutivos del modelo de ordenamiento de transporte de carga	⊘	✓	✓	✓	⊘	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple parcialmente con el criterio de relevancia, ya que en el resumen narrativo de la actividad están redactados dos tipos diferentes de acción en una misma actividad; y el indicador sólo mencionando a un tipo de acción. Así mismo, cumple parcialmente con el criterio de "Adecuado", ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, tomando como referencia lo mencionado con anterioridad.
Componente C11	Siguiente etapa de Modernización del Alumbrado Público realizada.	Porcentaje de modernización de colonias con Alumbrado Público led	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Meta", ya que está expresada en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Actividad A1C11	Contratación de intervención de alumbrado público.	Porcentaje de modernización de Alumbrado Público respecto del total	✓	⊘	✓	✓	⊘	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	El indicador cumple parcialmente con el criterio de Relevancia ya que no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de contratación de intervención y el indicador de modernización). De igual manera no cumple con el criterio de Adecuado, ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, tomando en consideración lo mencionado con anterioridad. Además de lo descrito, el elemento de "Meta", se encuentra expresado en número y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.
Actividad A2C11	Ejecución de obras de alumbrado público en comunidades rurales	Porcentaje de obras ejecutadas de alumbrado público en comunidades rurales	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	⊘	✓	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, exceptuando el elemento de "Unidad de medida", ya que está expresado en cantidad y no en porcentaje como se establece en el texto del Indicador.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Actividad A1C12	Contratación de Servicios de supervisión externa, con el objeto de mantener vigilado que la obra se ejecute en tiempo y calidad para Obras de Pavimentación, Edificación, mejoramiento de caminos rurales, edificación de bienes de dominio público, electrificación,, mejoramiento de vivienda,urbanización en ámbito urbano y rural.	Porcentaje de servicios complementarios contratados respecto del total requeridos	✓	⊘	✓	✓	⊘	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple parcialmente con el criterio de Relevancia ya que no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de contratación de servicios de supervisión externa, y el indicador menciona servicios complementarios contratados). De igual manera no cumple con el criterio de Adecuado, ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, tomando en consideración lo mencionado con anterioridad.
Actividad A2C12	Implementación de una supervisión externa, mediante la contratación de profesionistas en la materia, que verifiquen que la ejecución de las obras se realice conforme a la licencia de construcción autorizada y a las medidas de seguridad e higiene de los desarrollos en condominio de tipo vertical.	Porcentaje de desarrollos en condominio de tipo vertical supervisados	✓	⊘	✓	✓	⊘	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple parcialmente con el criterio de Relevancia ya que no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de implementación de una supervisión externa, y el indicador habla de desarrollos en condominio de tipo vertical supervisados).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Componente C13	Ampliaciones y Escalatorias realizados	Porcentaje de servicios de ampliaciones realizados respecto del total requeridos	✓	⊘	✓	✓	⊘	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple parcialmente con el criterio de Relevancia ya que no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de ampliaciones y escalatorias realizados, y el indicador sólo hace mención de servicios de ampliaciones, sin informar las escalatorias. De igual manera no cumple con el criterio de Adecuado, ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, tomando en consideración lo mencionado con anterioridad.
A1C15	Contratación de obras emergentes de urbanización derivado de contingencias que garanticen que la obra pública se ejecute en tiempo, costo y calidad	Porcentaje de obras emergentes contratadas respecto del total requeridas	✓	⊘	✓	✓	⊘	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple parcialmente con el criterio de Relevancia ya que no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de Contratación de obras emergentes de urbanización derivado de contingencias, y el indicador sólo hace mención de obras emergentes contratadas, sin informar que son de urbanización derivado de contingencias.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
																		De igual manera no cumple con el criterio de Adecuado, ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, tomando en consideración lo mencionado con anterioridad.
Componente C16	Proyectos ejecutivos para pavimentar vialidades primarias y secundarias desarrollados	Porcentaje de vialidades primarias y secundarias pavimentadas	✓	✗	✓	✓	✗	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador no cumple con el criterio de Relevancia, al no proveer información sobre la esencia del objetivo que se quiere medir, ya que el objetivo hace referencia a proyectos ejecutivos para pavimentar vialidades primarias y secundarias, y en el indicador mencionan porcentaje de vialidades primarias y secundarias pavimentadas; es decir, en éste último no se hace mención de los proyectos ejecutivos. De igual manera no cumple con el criterio de Adecuado, ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, tomando como referencia lo mencionado con anterioridad.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Marginal	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
A2C16	Contratación de proyectos ejecutivos de Edificación que permitan mantener un banco de proyectos para gestión	Porcentaje de Proyectos ejecutivos contratados	✓	✓	✓	✓	✓	✗	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador no cumple con el criterio de aportación marginal, ya que es el mismo al de A1C16, sin proveer información adicional
A3C16	Contratación de proyectos ejecutivos de mejoramiento de caminos rurales que permitan mantener un banco de proyectos para gestión	Porcentaje de Proyectos ejecutivos contratados	✓	✓	✓	✓	✓	✗	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador no cumple con el criterio de aportación marginal, ya que es el mismo al de A1C16, sin proveer información adicional
Componente C18	Gastos Indirectos Ramo 33 realizados	Porcentaje de servicios complementarios de Gastos Indirectos Ramo 33 realizados respecto del total requeridos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, sin embargo las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico (como se estipuló en la cédula 6 sintaxis de los componentes).
A1C18	Contratación de Gastos Indirectos Ramo 33 de la obra pública se ejecute en tiempo, costo y calidad.	Porcentaje de Servicios complementarios de Gastos Indirectos Ramo 33 contratados respecto del total requeridos	✓	✓	✓	✓	✓	✗	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	El indicador no cumple con el criterio de aportación marginal, ya que es el mismo al de C18, sin proveer información adicional; además que las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico (como se estipuló en la cédula 6 sintaxis de los componentes).

Fuente: Elaborado por la Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno, con datos del Programa Urbanismo táctico, proporcionados por la Dirección General de Movilidad.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Elementos de la ficha técnica:
(a) Nombre del indicador;
(b) Método de cálculo y variables de la fórmula;
(c) Frecuencia de medición;
(d) Unidad de medida, y
(e) Meta.

✓: Como resultado del análisis realizado por el equipo evaluador se concluye que el indicador cumple con el requisito señalado.

⦸: Como resultado del análisis realizado por el equipo evaluador se concluye que el indicador cuenta con información del requisito, sin embargo, presenta alguna inconsistencia con los datos en medición.

×: Como resultado del análisis realizado por el equipo evaluador se concluye que el indicador no cumple con el requisito señalado.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Aspecto Susceptible de Mejora número 6
La Dirección General de Movilidad debe establecer las medidas necesarias para que la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Urbanismo táctico, cuente con Fichas Técnicas para cada uno de los niveles, que contengan todas las características de diseño conforme a los "Lineamientos para la construcción y diseño de indicadores de desempeño mediante la Metodología del Marco Lógico"; replanteando aquéllos conceptos que no son claros y no cumplen en su totalidad con la normativa mencionada.

7. RESPECTO A LA LÓGICA HORIZONTAL

Conclusión.
Algunos medios de verificación no son específicos, lo cual no permite su localización. Algunos no son suficientes, de manera que no es posible replicar los resultados de los indicadores con la información proporcionada, en otros casos no existe relación directa entre el indicador y la medición de los objetivos de los niveles de la MIR o el resumen narrativo no es el correcto; como se detalló en la siguiente tabla:

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Propósito	Porcentaje de viajes realizados en el Servicio Integrado de Transporte Público	Dirección General de Movilidad; 2410; Mensual, Informe de avance, Dirección General	Los usuarios del Sistema Integrado de Transporte (SIT), habitantes y visitantes del municipio son beneficiados con una movilidad inclusiva, segura, ordenada, socialmente responsable, con mayor cobertura en el servicio y con menores tiempos de traslado	La redacción del indicador no es suficiente ya que no provee información sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de peatones, ciclistas, movilidad y cultura vial, y el indicador solo habla de viajes realizados en el SIT)
Actividad A3C3	Porcentaje de pago de refrendos	Dirección de Programas Estratégicos; 1816; Trimestral; Reporte Oracle, Subdirección de Infraestructura	Medición de avance de Cierre presupuestal estatal	La redacción del indicador no es la correcta, partiendo de que la redacción del Resumen Narrativo tampoco está correcta, ya que las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Componente C6	Porcentaje de vialidades primarias y secundarias pavimentadas	Dirección General de Obra Pública; 2510; Semestral; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública	Proyectos ejecutivos para pavimentar las vialidades primarias, secundarias de la ciudad así como caminos rurales y obras de edificación, prioritarios para el desarrollo social desarrollados	La redacción del indicador no es la correcta, ya que no provee información sobre la esencia del objetivo que se quiere medir debido a que el indicador hace referencia a porcentaje de vialidades pavimentadas, y en el resumen narrativo mencionan el concepto de Proyectos ejecutivos para pavimentar.
Actividad A1C7	Porcentaje de avance en la definición de los términos de referencia del estudio de movilidad en zonas de conflicto y pares viales	Dirección General de Movilidad; 2410; Mensual; Expediente estudios de movilidad, Dirección de Impacto Vial y Gestión del Tráfico	Definición de Términos de referencia estudio de movilidad zonas de conflicto y pares viales // Mejoramiento a la circulación a zonas viales prioritarias	La redacción del indicador no es suficiente ya que no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir, partiendo de que en la redacción del Resumen narrativo pareciera tener dos actividades en una sola.
Componente C8	Porcentaje de avance en los cruceros intervenidos // Porcentaje de avance en las acciones de mejora en zonas prioritarias y pares viales	Dirección General de Movilidad; 2410; Mensual; Expediente estudios de movilidad, Dirección de Impacto Vial y Gestión del Tráfico	Acciones de mejora en zonas prioritarias y pares viales ejecutadas	La redacción del indicador no es clara, ya que están redactados dos tipos diferentes de porcentaje en un mismo indicador.
Actividad A1C10	Porcentaje de avance en la realización de proyectos ejecutivos del modelo de ordenamiento de transporte de carga	Dirección General de Movilidad; 2410; Mensual; Expediente Accesos Intervenidos, Dirección de Impacto Vial y Gestión del Tráfico	Realización de proyectos ejecutivos y definición de vialidades a intervenir // Aplicación de infracciones a transporte de carga que circula por vialidades con restricciones	En el resumen narrativo de la actividad están redactados dos tipos diferentes de acción en una misma actividad; y el indicador sólo está mencionando a un tipo de acción (como se establece en la cédula 9 Indicadores).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Actividad A1C11	Porcentaje de modernización de Alumbrado Público respecto del total	Dirección General de Obra Pública; 2510; Trimestral; Reporte de contratos de la DGOP, Dirección General de Obra Pública	Contratación de intervención de alumbrado público.	La redacción del indicador no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de contratación de intervención y el indicador de modernización)
Actividad A1C12	Porcentaje de servicios complementarios contratados respecto del total requeridos	Dirección General de Obra Pública; 2510; Trimestral; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública	Contratación de Servicios de supervisión externa, con el objeto de mantener vigilado que la obra se ejecute en tiempo y calidad para Obras de Pavimentación, Edificación, mejoramiento de caminos rurales, edificación de bienes de dominio público, electrificación,, mejoramiento de vivienda, urbanización en ámbito urbano y rural.	La redacción del indicador no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de contratación de servicios de supervisión externa, y el indicador menciona servicios complementarios contratados.
Actividad A2C12	Porcentaje de desarrollos en condominio de tipo vertical supervisados	Dirección General de Desarrollo Urbano; 2010 Dirección General de Desarrollo Urbano; Mensual; Dirección de Zona Cerro Gordo-Coecillo	Implementación de una supervisión externa, mediante la contratación de profesionistas en la materia, que verifiquen que la ejecución de las obras se realice conforme a la licencia de construcción autorizada y a las medidas de seguridad e higiene de los desarrollos en condominio de tipo vertical.	Los medios de verificación son insuficientes, ya que no especifican las fuentes o documentos donde se obtendrá la información para medir el indicador. Así mismo, la redacción del indicador no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de implementación de una supervisión externa, y el indicador habla de desarrollos en condominio de tipo vertical supervisados).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Componente C13	Porcentaje de servicios de ampliaciones realizados respecto del total requeridos	Dirección General de Obra Pública; 2510; Semestral; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública	Ampliaciones y Escalatorias realizados	La redacción del indicador no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de ampliaciones y escalatorias realizados, y el indicador sólo hace mención de servicios de ampliaciones, sin informar las escalatorias.
A1C15	Porcentaje de obras emergentes contratadas respecto del total requeridas	Dirección General de Obra Pública; 2510; Trimestral; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública	Contratación de obras emergentes de urbanización derivado de contingencias que garanticen que la obra pública se ejecute en tiempo, costo y calidad	La redacción del indicador no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de contratación de obras emergentes de urbanización derivado de contingencias, y el indicador sólo hace mención de obras emergentes contratadas, sin informar que son de urbanización derivado de contingencias.
Componente C16	Porcentaje de vialidades primarias y secundarias pavimentadas	Dirección General de Obra Pública; 2510; Trimestral; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública	Proyectos ejecutivos para pavimentar vialidades primarias y secundarias desarrollados	La redacción del indicador no es la correcta, ya que no provee información sobre la esencia del objetivo que se quiere medir debido a que el objetivo hace referencia a proyectos ejecutivos para pavimentar vialidades primarias y secundarias, y en el indicador mencionan porcentaje de vialidades primarias y secundarias pavimentadas; es decir, en éste último no se hace mención de los proyectos ejecutivos.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Componente C18	Porcentaje de servicios complementarios de Gastos Indirectos Ramo 33 realizados respecto del total requeridos	Dirección General de Obra Pública; 2510; Mensual; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública	Gastos Indirectos Ramo 33 realizados	Las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico.
A1C18	Porcentaje de Servicios complementarios de Gastos Indirectos Ramo 33 contratados respecto del total requeridos	Dirección General de Obra Pública; 2510; Mensual; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública	Contratación de Gastos Indirectos Ramo 33 de la obra pública se ejecute en tiempo, costo y calidad.	Las actividades del ejercicio de los recursos destinados al programa no se consideran correctas según la metodología del marco lógico,

Aspecto Susceptible de Mejora número 7

La Dirección General de Movilidad deberá plantear medios de verificación que permitan identificar con precisión la información generada por los indicadores para cada nivel de la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa, en donde el nombre del documento al que hacen referencia debe ser único, específico y permitir su fácil consulta de conformidad con lo establecido en la Metodología del Marco Lógico.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

6. Seguimiento

Del análisis de la evaluación realizada a la información recibida mediante oficio **núm. DGM/SFA/5980/2022**, se confirmó que la **Dirección General de Movilidad** cuenta con un Sistema de Evaluación del Desempeño, aplica la Metodología de Marco Lógico, cuenta con una Matriz de Indicadores para Resultados y un Presupuesto Basado en Resultados y de dicho análisis se detectaron **7 aspectos susceptibles de Mejora**, mismos que se detallan en el apartado 5 del presente informe.

De igual manera detectamos diferencias entre la información contenida en los archivos digitales denominados *"Diagnóstico Urbanismo Táctico.docx"* y *"Anexo Único.pdf"*, ambos proporcionados mediante Cd anexo al oficio mencionado en párrafo anterior, además del archivo llamado *"Puntos a considerar en el Diagnóstico-2.docx"* recibido mediante correo electrónico de fecha 13 de julio del presente año; por lo que con el propósito de contar con información veraz y oportuna deberán realizar las acciones necesarias para garantizar que en ejercicios subsecuentes la información esté homologada.

Con la finalidad de establecer las acciones a emprender por la Dirección General de Movilidad, ésta contará con **10 días hábiles** posteriores a la recepción del presente, para elaborar y remitir a este Órgano de Control el **PROGRAMA DE MEJORA** en el cual deberá integrar el cronograma de actividades a realizar para solventar cada uno de los Aspectos Susceptibles de Mejora señalados, así como los responsables de su implementación y verificación.

Dicho Programa de Mejora, formará parte integral del **Convenio para la Mejora del Desempeño No. PAED04-2022,** el cual deberá ser firmado por el Titular del Ente Evaluado y la Contralora Municipal, de conformidad a lo establecido en la **TRIGÉSIMO** Cláusula de los Lineamientos para la Evaluación al Desempeño de los Programas Presupuestarios de la Administración Pública del Municipio de León.

Para ello, éste Órgano de Control, continuará brindando el apoyo necesario a los servidores públicos involucrados en este proceso, poniendo a su disposición al personal de la Coordinación de Evaluación del Desempeño de Programas Presupuestarios de la Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno, para retroalimentar la gestión del conocimiento del tema que nos ocupa.

Así mismo se hace referencia al numeral **VIGÉSIMO OCTAVO** de los Lineamientos para la Evaluación del Desempeño de los Programas Presupuestarios de la Administración Pública del Municipio de León, que a la letra dice:

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

"Las dependencias, entidades y órganos autónomos deberán dar a conocer de forma permanente a través de sus respectivas páginas de Internet, en un lugar visible y de fácil acceso, los documentos y resultados de todas las evaluaciones internas y/o externas de sus programas dentro de los 30 días hábiles posteriores a la fecha de conclusión de las evaluaciones."

En tanto que éste Órgano de Control, pondrá a su disposición y al de la ciudadanía en general, los resultados de esta evaluación en la página electrónica del Municipio de León, en el apartado de Programa Anticorrupción, con la liga:

https://apps.leon.gob.mx/contraloria/programaanticorrupcion/index.php/component/content/article/9-anticorrupcion/acciones/114-eva-des

Sin otro particular, agradezco las atenciones al presente.

León, Gto. a 22 de diciembre del 2022

Atentamente,
"El trabajo todo lo vence"
"Somos grandes, somos fuertes, somos León"
"2022: Año del Festival Internacional Cervantino, 50 años de diálogo cultural"

Lic. Ma. Esther Hernández Becerra
Directora de Evaluación del Sistema de Control Interno

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV