DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD
MUNICIPIO DE LEON
03 JUL. 2023
RECIBIDO
NOMBRE: Cynthia R. 11:40

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRA PÚBLICA
03 JUL. 2023
RECIBIDO
VENTANILLA ÚNICA
LEÓN, GTO.

3189

LEÓN
AYUNTAMIENTO 2021-2024

Acuse

León, Guanajuato a 29 de junio de 2023
Oficio núm. CM/DESCI/3400/2023
Asunto: Informe de Resultados Evaluación de Diseño

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/6690/2022, en el que se hace de su conocimiento el inicio de la Evaluación del Desempeño al Programa Presupuestario "**Ciclociudad**", 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 DGM/SFA/11482/2022 recibido el 23 de noviembre 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 Presupuestarios de la Administración Pública del Municipio de León, se deberá elaborar un Convenio para la Mejora del Desempeño (formato anexo en CD), debidamente rubricado y firmado, en **2** tantos originales, el cual debe contener un Programa de Mejora (formato anexo en CD) en el que se especifiquen las actividades, sus fechas de cumplimiento y responsables, que se implementarán para atender cada uno de los Aspectos Susceptibles de Mejora señalados, mismo que deberá enviar a este Órgano de Control en un plazo no mayor a **10 días hábiles** posteriores a la recepción del presente.

Lo anterior de conformidad a lo establecido en el Artículo 134, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; Artículos 54, 64 y 79 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental; Artículos 73, 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 y los Lineamientos para la Evaluación del Desempeño de Programas Presupuestarios de la Administración Pública del Municipio de León, Guanajuato.

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

TESORERIA MUNICIPAL
LEÓN, GTO.
03 JUL. 2023
3:26
RECIBIDO

Atentamente,
"El trabajo todo lo vence"
Somos Grandes Somos Fuertes Somos León
"León, Guanajuato, Capital Americana del Deporte 2023"

DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN GUBERNAMENTAL
03 JUL. 2023
RECIBIDO
HORA: 3:28 FIRMA:

Lic. Viridiana Margarita Márquez Moreno
Contralora Municipal

implan
03 JUL. 2023
RECIBIDO

c.c.p. Ing. Israel Martínez Martínez.- Director General de Obra Pública. Para seguimiento.
c.c.p. Lic. Martha del Rocío Acevedo Sánchez.- Directora General de Gestión Gubernamental. Para conocimiento.
c.c.p. C.P. Graciela Rodríguez Flores.- Tesorera Municipal. Para conocimiento.
c.c.p. Arq. Rafael Pérez Fernández.- Director General del Instituto Municipal de Planeación. Para conocimiento.
c.c.p. Lic. Ma. Esther Hernández Becerra. -Directora de Evaluación del Sistema de Control Interno. Para seguimiento.

LEÓN
AYUNTAMIENTO 2021-2024

Contraloría Municipal de León

Informe de Evaluación de Diseño

Programa "Ciclociudad"
CM-PAED08-2022

Dependencia Evaluada:
Dirección General de Movilidad

Ejercicio 2023

Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno

Contenido

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, 64 y 79 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental

Artículos 73, 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

El documento Diagnóstico proporcionado en archivo digital denominado "Diagnóstico Movilidad Segura.pdf", no corresponde al del Programa "Ciclociudad", por lo que no fue posible analizar el problema central o necesidad a la que responde la intervención pública como un hecho negativo, así como sus causas y efectos; tampoco realizar un análisis de la identificación, caracterización y cuantificación de su población potencial y objetivo, incluyendo su unidad de medida, la metodología para su cuantificación y fuentes de información, así como el plazo para su revisión y actualización; así mismo no fue posible realizar un análisis de la información que permita vincular el propósito del programa a los objetivos estratégicos de orden superior, como son los instrumentos de planeación estatal y nacional, planes sectoriales y Objetivos del Desarrollo Sostenible, y de igual manera no se identifica la alineación con los objetivos para el desarrollo del municipio; sin

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

embargo en el cuerpo del documento Diagnóstico se mencionan algunos puntos del tema "movilidad ciclista", los cuales describimos a continuación:

- El Programa Movilidad Segura está incluido dentro de la Bandera Vivir Tranquilos. A su vez, dicho Programa está integrado por 4 proyectos, en los cuales está el de "Ciclociudades".

- El proyecto "Ciclociudades" se centra principalmente en la implementación de políticas públicas y acciones de intervención del espacio público en donde la prioridad serán otorgar al peatón y al ciclista, infraestructura segura para su movilidad.

- Se mencionan las acciones referentes al Proyecto Ciclociudad, las cuales son:

VT.2.1.1 Realizar estudios y proyectos para el desarrollo de ciclovías y rutas peatonales.
VT.2.1.2 Construir 112 Km de ciclovías adicionales a los existentes.
VT.2.1.3 Construir 20 Km de ruta peatonal o banquetas adicionales a los existentes.
VT.2.1.4 Rehabilitar 45 Km de ciclovías deterioradas.
VT.2.1.5 Adicionar dos nuevos polígonos y mantener el Sistema de Bicicleta Pública (SBP) Poliforum-Centro.
VT.2.1.6 Impartir talleres de fomento al uso de la bicicleta, seguridad para los ciclistas, peatones y conductores de manera integral.
VT.2.1.7 Realizar 12 eventos de Paseo Ciclista en la ciudad anualmente.
VT.2.1.8 Lograr la certificación para el 2022 para mantener a León en el Top 5 nacional de ciudades ciclistas (Indice ITDP-Ciclociudades).

- Considerar a la movilidad urbana no en función de mover automóviles sino como un medio para lograr que las personas gocen de acceso a bienes y servicios, priorizando a peatones, ciclistas y al transporte público dentro de las políticas públicas.

- La ciudad debe priorizar la movilidad peatonal y ciclista y en transporte público, sobre la movilidad en automóvil, pues éstos son modos más baratos y equitativos, ocupan menos espacio urbano y contaminan menos.

- Se debe contemplar una variedad de medidas en las ciudades para mejorar integralmente la movilidad y el desarrollo urbano; es necesario llevar a cabo medidas para evitar los viajes en automóvil, cambiar hacia modos de movilidad más eficientes y sustentables, y mejorar los modos que ya existen.

- A lo largo de las últimas décadas en el municipio de León, se ha impulsado la movilidad no motorizada con una serie de esfuerzos a favor de los peatones y ciclistas.

- El modelo que compete a la Dirección General de Movilidad se compone de un Sistema Integrado de Transporte Público, un Sistema Infraestructura Ciclista y la intermodalidad entre ambos.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

- En materia de movilidad no motorizada, específicamente en los que se refiere al uso de la bicicleta, como medio de transporte, el Municipio ha hecho esfuerzos por su promoción con acciones de infraestructura a través de ciclovías, de la implementación de proyectos como la ciclovía emergente por el Blvd. Adolfo López Materos y el Sistema de Bicicleta Pública (SBP) que durante su implementación registró más de 52 mil viajes de marzo a noviembre 2021.

- Existe infraestructura ciclista que no cumple con los manuales de SEDATU y el ITDP, además de la falta de más zonas de cobertura del Sistema de Bicicleta Pública, más Km de pacificación de tránsito y ciclovías conectadas, así como las deficiencias en la plataforma de la empresa que opera el servicio de SBP han afectado el éxito de estas acciones.

- La red de ciclovías municipales pasó de contar con 111 Km en 2015 a 216.48 Km en octubre de 2021, a partir de la construcción de ciclovías en nuevas vialidades y la incorporación de éstas sobre vialidades existentes con alta demanda de ciclistas, a partir de los lineamientos establecidos en la actualización del Plan maestro de ciclovías 2016.

- De acuerdo con datos del perfil ciclista, el 80.8% de los ciclistas encuestados usan la bicicleta de 6 a 7 días de la semana y el 70% ha usado la bicicleta como modo de transporte por más de 4 años.

- Los principales flujos ciclistas de largo itinerario se presentan entre el centro y las zonas periféricas, que obedecen primordialmente a traslados con motivos de trabajo, muestra de esto desplazamientos son la dinámica de movilidad en los bulevares Morelos, la Luz y la Av. Olímpica, entre otros.

- Sin embargo, en los polígonos de desarrollo, la infraestructura para este tipo de movilidad es escasa y en algunos casos no se integran con las ciclovías existentes, en donde para el año 2021 se cuentan con 28.85 Km de ciclovías dentro de los polígonos de desarrollo, de los cuales 13.14 Km se localiza en los polígonos de Medina y Piletas.

- De acuerdo con el Censo 2020, del total de viviendas particulares habitadas en los polígonos de desarrollo, el 41.5% usan la bicicleta como medio de transporte. Siendo el total de la población 1 millón 721 mil 215, usuarios de la vía pública.

- A partir de la elaboración del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) en 2018, se realizaron aforos ciclistas en 53 puntos, en donde se estableció la presencia de 45,731 usuarios ciclistas, así mismo se realizaron encuestas de origen destino en 9 puntos de los 53, dando como resultado la aplicación de 1,261 encuestas a ciclistas, lo cual permitió establecer el motivo, tiempo, frecuencia, ingresos, acciones prioritarias y líneas de deseo.

- Es a partir de este antecedente como deberá darse continuidad al análisis para medir el comportamiento y necesidades actuales de los usuarios ciclistas, a fin de orientar las acciones y obras necesarias que favorezcan la movilidad ciclista en la ciudad.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

- En materia de movilidad no motorizada, según la medición del ITDP en el ranking de ciclociudades, León ocupa el 4to. lugar empatado con la Cd. de Morelia y por debajo de la Cd. de México, Guadalajara y Zapopan.

4. Metodología de la evaluación

La evaluación del Programa **CICLOCIUDAD** se realizó mediante un análisis de la información documental proporcionada por el ente evaluado a través de medio magnético anexo al oficio DGM/SFA/011482/2022, así como de la recibida mediante correo electrónico fechado el 9/02/2023 y emitido por personal de la Dirección General de Movilidad, considerándose los siguientes apartados de estudio:

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

El documento Diagnóstico proporcionado en archivo digital denominado "Diagnóstico Movilidad Segura.pdf", no corresponde al del Programa "Ciclociudad", por lo que no fue posible analizar el problema central o necesidad a la que responde la intervención pública como un hecho negativo, así como sus causas y efectos; así mismo, tampoco estuvimos en posibilidad de realizar un análisis de la identificación, caracterización y cuantificación de su población potencial y objetivo, incluyendo su unidad de medida, la metodología para su cuantificación y fuentes de información, así como el plazo para su revisión y actualización; de igual manera no logramos realizar un análisis de la información que permita vincular el propósito del programa a los objetivos estratégicos de orden superior, como lo son los instrumentos de planeación estatal y nacional, planes sectoriales y Objetivos del Desarrollo Sostenible.

Por otra parte, aunque en el cuerpo del diagnóstico no se visualiza la contribución del Programa Ciclociudad con los objetivos para el desarrollo del Municipio, si se observa su alineación en el Programa de Gobierno Municipal de León, Guanajuato, 2021-2024, de la siguiente manera:

Bandera: Vivir Tranquilo.
Estrategia 1: Estado de Derecho y Seguridad Pública
Programa: VT.2. Movilidad Segura.
Proyecto: VT.2.1 Ciclociudad.

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

Como se mencionó en el apartado anterior, y debido a que el documento Diagnóstico que la evaluada nos proporcionó, denominado "Diagnóstico Movilidad Segura.pdf" no corresponde al del Programa "Ciclociudad", no estuvimos en posibilidad de realizar un análisis de la información que permita vincular el propósito del programa a los objetivos estratégicos de orden superior, como lo son los instrumentos de planeación estatal y nacional, planes sectoriales y Objetivos del Desarrollo Sostenible.

Por otra parte, aunque en el cuerpo del diagnóstico no se visualiza la contribución del Programa Ciclociudad con los objetivos para el desarrollo del Municipio, si se observa su alineación en el Programa de Gobierno Municipal de León, Guanajuato, 2021-2024, de la siguiente manera:

Bandera: Vivir Tranquilo.
Estrategia 1: Estado de Derecho y Seguridad Pública
Programa: VT.2. Movilidad Segura.
Proyecto: VT.2.1 Ciclociudad.

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

Aun cuando el documento Diagnóstico que nos fue proporcionado no pertenece al Programa Ciclociudad, revisamos el contenido del denominado "Diagnóstico Movilidad Segura.pdf" con la finalidad de localizar información referente a la población atendida en el tema de usuarios ciclistas, con los siguientes resultados:

- En el documento Diagnóstico se menciona que a partir de la elaboración del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) en 2018, se realizaron aforos ciclistas en 53 puntos, en donde se estableció la presencia de 45,731 usuarios ciclistas, así mismo se realizaron encuestas de origen destino en 9 puntos de los 53, dando como resultado la aplicación de 1,261 encuestas a ciclistas, lo cual permitió establecer el motivo, tiempo, frecuencia, ingresos, acciones prioritarias y líneas de deseo. Es a partir de este antecedente como deberá darse continuidad al análisis para medir el comportamiento y necesidades actuales de los usuarios ciclistas, a fin de orientar las acciones y obras necesarias que favorezcan la movilidad ciclista en la ciudad.

- Así mismo, también se menciona que, de acuerdo con el Censo 2020, del total de viviendas particulares habitadas en los polígonos de desarrollo, el 41.5% usan la bicicleta como medio de transporte. Siendo el total de la población 1 millón 721 mil 215, usuarios de la vía pública.

- De igual manera, también se puntualiza que, de acuerdo con datos del perfil ciclista, el 80.8% de los ciclistas encuestados usan la bicicleta de 6 a 7 días de la semana y el 70% ha usado la bicicleta como modo de transporte por más de 4 años.

- El modelo que compete a la Dirección General de Movilidad se compone de un Sistema Integrado de Transporte Público, un Sistema Infraestructura Ciclista y la intermodalidad entre ambos.

- En lo que se refiere al uso de la bicicleta, como medio de transporte, el Municipio ha hecho esfuerzos por su promoción con acciones de infraestructura a través de ciclovías, de la implementación de proyectos como la ciclovía emergente por el Blvd. Adolfo López Materos y el Sistema de Bicicleta Pública (SBP) que durante su implementación registró más de 52 mil viajes de marzo a noviembre 2021.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

- La red de ciclovías municipales pasó de contar con 111 Km en 2015 a 216.48 Km en octubre de 2021, a partir de la construcción de ciclovías en nuevas vialidades y la incorporación de éstas sobre vialidades existentes con alta demanda de ciclistas, a partir de los lineamientos establecidos en la actualización del Plan maestro de ciclovías 2016.

- En los polígonos de desarrollo, la infraestructura para este tipo de movilidad es escasa y en algunos casos no se integran con las ciclovías existentes, en donde para el año 2021 se cuentan con 28.85 Km de ciclovías dentro de los polígonos de desarrollo, de los cuales 13.14 Km se localiza en los polígonos de Medina y Piletas.

Por lo anterior descrito, se visualiza que, aun cuando el Diagnóstico no pertenece al Programa Ciclociudad, sí cuenta con información sistematizada que muestra la demanda de beneficiados y las características de los mismos, de acuerdo a censos y encuestas realizadas; además también se pueden distinguir en el cuerpo del Diagnóstico conceptos de Sistema Infraestructura Ciclista, red de ciclovías, ciclovía emergente, etc., además de hacer referencia a cierta normativa establecida en la que se fundamentan y puntualizan los esfuerzos de promoción del Municipio, a través de acciones de infraestructura de ciclovías. Sin embargo, no deja de ser un Diagnóstico perteneciente a otro Programa.

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/011482/2022, así como de los recibidos mediante correo electrónico de fecha 9 de febrero del presente año.

Respecto al **ÁRBOL DE PROBLEMAS** y al **ÁRBOL DE OBJETIVOS** del Programa Ciclociudad, 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 indirectas del 3o al 4° nivel, que no provienen de ninguna causa directa (en 4 columnas no están establecidas las causas directas).

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,

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

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 medios 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 3° al 4° nivel, que no provienen de ningún medio directo (en 4 columnas no están establecidos los medios directos).

En el programa se visualiza en algunos niveles 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 situaciones 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, existe discrepancia en la información contenida en diferentes documentos, como son la Matriz de Indicadores para Resultados, el archivo electrónico denominado "Anexo Unico.docx"; así como también no se distingue en el cuerpo del Diagnóstico "Programa Movilidad Segura.pdf", la alineación con el Plan Municipal de Desarrollo 2045, ni la alineación con el "Plan Estatal de Desarrollo Guanajuato 2040. Construyendo el futuro", ni con el "Plan Nacional de Desarrollo".

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

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

la inexistencia de políticas y proyectos, y en el resumen narrativo no se hace mención de estos conceptos.

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

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 4 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 1 de ellas, ya que no describe claramente lo que se necesita hacer para producir el bien o servicio que se le entrega a la población objetivo. Así mismo, la mayoría de las actividades son necesarias para el logro del objetivo, sin embargo de una de ellas (A1C5) no se detecta relación directa con el componente y otras son insuficientes. De igual manera, algunas actividades se encuentran agrupadas por componente de manera cronológica y relacionadas con cada uno de ellos, sin embargo la mayoría de los componentes está compuesto solo por una actividad, lo que nos impide realizar un análisis de la cronología de las mismas.

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 algunos 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; además que en algunos niveles de actividades, éstas no se encuentran bien planteadas y por ende no contribuyen al componente.

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 no todos cumplen en su totalidad con las características ya mencionadas; además algunos indicadores que cuentan con ficha técnica, muestran alguna irregularidad en los elementos que lo contienen. Por otro lado, el ente evaluado no remitió las fichas técnicas de algunos indicadores, por lo que no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y sus elementos.

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 algunos niveles no se cumplen en su totalidad con las especificaciones mencionadas.

5. Recomendaciones y aspectos susceptibles de mejora

1. RESPECTO AL DIAGNÓSTICO.

Conclusión.

El documento Diagnóstico proporcionado en archivo digital denominado "Diagnóstico Movilidad Segura.pdf", no corresponde al del Programa "Ciclociudad", por lo que no fue posible analizar el problema central o necesidad a la que responde la intervención pública como un hecho negativo, así como sus causas y efectos; de igual manera no fue posible realizar en análisis de la identificación, caracterización y cuantificación de su población potencial y objetivo, incluyendo su unidad de medida, la metodología para su cuantificación y fuentes de información, así como el plazo para su revisión y actualización; así mismo, no fue posible realizar un análisis de la información que permita vincular el propósito del programa a los objetivos estratégicos de orden superior, como lo son los instrumentos de planeación estatal y nacional, planes sectoriales y Objetivos del Desarrollo Sostenible.

Sin embargo, de la contribución del Programa Ciclociudad con los objetivos para el desarrollo del Municipio, se visualiza en el cuerpo del Programa de Gobierno Municipal de León, Guanajuato, 2021-2024, la alineación con los siguientes conceptos:

Bandera: Vivir Tranquilo.
Estrategia 1: Estado de Derecho y Seguridad Pública
Programa: VT.2. Movilidad Segura.
Proyecto: VT.2.1 Ciclociudad.

No obstante, la alineación mencionada con anterioridad, no se identifica claramente en el documento Diagnóstico.

Por lo anterior concluimos que la Dirección General de Movilidad no cuenta con un Diagnóstico propio del Programa Ciclociudad, y que en su lugar nos proporcionaron el del Programa Movilidad Segura, en el que se visualizan algunos puntos correspondientes al tema del ciclista.

Aspecto Susceptible de Mejora número 1

La Dirección General de Movilidad deberá elaborar el Diagnóstico del Programa Ciclociudad, el cual debe apegarse a los establecido en el documento "Elementos mínimos a considerar en la elaboración de diagnósticos de Programas nuevos" expedido por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 14 de los Lineamientos Generales en Materia de Racionalidad, Austeridad y Disciplina presupuestal para el ejercicio fiscal 2023 del municipio de León, Guanajuato, así como al artículo vigésimo sexto de los Lineamientos para la Evaluación del Desempeño de los Programas Presupuestarios de la administración

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

pública del municipio de León, los cuales señalan que las dependencias y entidades deberán elaborar un diagnóstico que justifique la creación de nuevos programas municipales que se pretendan incluir dentro del proyecto de presupuesto anual o, en su caso, que justifique la ampliación o modificación sustantiva de los programas existentes, precisando su impacto presupuestario y las fuentes de financiamiento.

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

Conclusión.

Del análisis realizado a la información de los archivos electrónicos denominados "Árbol Objetivos Ciclociudad.pdf" y "Arbol Problemas Ciclociudad.pdf" en los que se visualiza la situación problema y solución del Programa Ciclociudad, operado por la Dirección General de Movilidad; el programa cuenta con un árbol de problemas que 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 raíces que dieron origen al mismo.
b) Algunas causas indirectas del árbol de problemas del 3° al 4° nivel, no provienen de ninguna causa directa (en 4 columnas no están establecidas las causas directas); como se describe a continuación:

1ª columna:
3er nivel: Poca planeación y ejecución de proyectos que incluyen creación de ciclovías y rutas peatonales.
4to nivel: Zonas de la ciudad prioritarias no cuentan con ciclovías.

2ª columna:
3er nivel: Poco fomento a la cultura ciclista.
4to nivel: Desconocimiento de la ciudadanía sobre temas generales del uso de la bicicleta.

4ª columna:
3er nivel: Deterioro en ciclovías en funcionamiento actual.
4to nivel: Inseguridad para el ciudadano que usa la bicicleta para sus traslados.

5ª columna:
3er nivel: Deficiencias en la operación del sistema de bici pública.
4to nivel: Poca cobertura del sistema de bici pública.

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 3° al 4° nivel, que no provienen de ningún medio directo (en 4 columnas no están establecidos los medios directos); como se describe a continuación:

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

1ª columna:
3er nivel: Planeación y ejecución de proyectos que incluyen creación de ciclovias y rutas peatonales.
4to nivel: Zonas de la ciudad prioritarias cuentan con ciclovías.

2ª columna:
3er nivel: Fomento a la cultura ciclista.
4to nivel: Impartición de cursos a la ciudadanía sobre temas generales del uso de la bicicleta.

4ª columna:
3er nivel: Mantenimiento de ciclovias actuales en funcionamiento.
4to nivel: Seguridad para el ciudadano que usa la bicicleta para sus traslados.

5ª columna:
3er nivel: Mejora en la operación del Sistema de Bici Pública.
4to nivel: Mayor cobertura del Sistema de Bici Pública.

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:

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).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

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 se debe partir del árbol de problemas, buscando plantear la situación contraria, es decir, las condiciones negativas se deben expresar en forma positiva.)
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).
C1.1.1 Insuficientes ciclovías y áreas peatonales construidas actualmente.	⊘	**M1.1.1** Construcción de ciclovías y áreas peatonales en el municipio. (No está completo el medio, ya que no está convirtiendo la palabra "insuficientes", en sentido positivo; no es la misma redacción, en positivo, que la causa).
Las siguientes son causas indirectas del 3ro. al 4to. 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 3er al 4to. 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: **3er nivel**: Poca planeación y ejecución de proyectos que incluyen creación de ciclovías y rutas peatonales.	⊘	**1ª columna:** **3er nivel**: Planeación y ejecución de proyectos que incluyen creación de ciclovias y rutas peatonales. (No está completo el medio, ya que no está convirtiendo la palabra "poca", en sentido positivo; no es la misma redacción, en positivo, que la causa).
2ª columna: **3er nivel**: Poco fomento a la cultura ciclista.	⊘	**2ª columna:** **3er nivel**: Fomento a la cultura ciclista. (No está completo el medio, ya que no está convirtiendo la palabra "poco", en sentido positivo; no es la misma redacción, en positivo, que la causa).
4to nivel: Desconocimiento de la ciudadanía sobre temas generales del uso de la bicicleta.	⊘	**4to nivel**: Impartición de cursos a la ciudadanía sobre temas generales del uso de la bicicleta. (No está completo el medio, ya que no está convirtiendo la palabra "desconocimiento", en sentido positivo, además que en la causa no se menciona nada respecto a "impartición de cursos"; es decir, no es la misma redacción, en positivo, que la causa).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Causas	Estatus	Medios
4ª columna: **3er nivel**: Deterioro en ciclovías en funcionamiento actual.	⊘	**4ª columna:** **3er nivel**: Mantenimiento de ciclovias actuales en funcionamiento. (No está completo el medio, ya que no está convirtiendo la palabra "deterioro", en sentido positivo, además que en la causa no se menciona nada respecto al "mantenimiento"; es decir, no es la misma redacción, en positivo, que la causa).
5ª columna: **3er nivel**: Deficiencias en la operación del sistema de bici pública.	⊘	**5ª columna:** **3er nivel**: Mejora en la operación del Sistema de Bici Pública. (No está completo el medio, ya que no está convirtiendo la palabra "deficiencia", en sentido positivo; no es la misma redacción, en positivo, que la causa).

Fuente: Elaborado por la Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno, con datos del Programa Ciclociudad, 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 Ciclociudad 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.

3. RESPECTO A LOS COMPONENTES

Conclusión.
Los 8 componentes están expresados como estados alcanzados y el bien o servicio está bien definido, cumpliendo con la sintaxis de la Metodología del Marco Lógico.

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
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.	✕	

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Medios	Traspaso	Componentes/Actividades
M1.1 Ciclo-ciudad.	⊘	
M1.1.1 Construcción de ciclovías y áreas peatonales en el municipio.	⊘	
M1.1.2 Facilidad y seguridad de los ciclistas al transitar la vía pública.	⊘	
M (Primer columna) 3er nivel: Planeación y ejecución de proyectos que incluyen creación de ciclovias y rutas peatonales.	✓	**C1.** Estudios y proyectos para ciclovías y rutas peatonales realizados.
	⊘	**A1C1.** Contratación de proyectos ejecutivos de ciclovías.
	⊘	**A2C1.** Realización de diagnósticos (Contratación de proyectos ejecutivos) de ruta peatonal o banquetas.
M (Primer columna) 4to nivel: Zonas de la ciudad prioritarias cuentan con ciclovías.	⊘	**C2.** Kilómetros de ciclovías adicionales a los existentes construidos.
	⊘	**A1C2.** Contratación de obra pública para construcción de ciclovías.
	✗	**C3.** Kilómetros de ruta peatonal o banquetas adicionales a los existentes construidos.
	⊘	**A1C3.** Contratación de obra pública de km de ruta peatonal o banquetas adicionales a los existentes.
	⊘	**A2C3.** Ejecución de la Segunda etapa de la Ruta del Peatón de calle Juárez, Tramo: Calle Constitución a Blvd. Mariano Escobedo.
M (Segunda columna) 3er nivel: Fomento a la cultura ciclista.	✓	**C7.** Eventos de Paseo Ciclista en el municipio realizados.
	⊘	**A1C7**. Definición de aspectos generales para realización del paseo ciclista.
M (Segunda columna) 4to nivel: Impartición de cursos a la ciudadanía sobre temas generales del uso de la bicicleta.	✓	**C6.** Talleres sobre el fomento del uso de la bicicleta y la seguridad ciclista realizados.
	⊘	**A1C6.** Definición del proveedor de los cursos e intervenciones de cultura ciclista.
M (Cuarta columna) 3er nivel: Mantenimiento de ciclovias actuales en funcionamiento.	✓	**C4.** Kilómetros de ciclovías deterioradas rehabilitadas.
	⊘	**A1C4**. Contratación de obra pública para la rehabilitar 45 km de ciclovías deterioradas.
M (Cuarta columna) 4to nivel: Seguridad para el ciudadano que usa la bicicleta para sus traslados.	⊘	
M (Quinta columna) 3er nivel: Mejora en la operación del Sistema de Bici Pública.	⊘	
M (Quinta columna) 4to nivel: Mayor cobertura del Sistema de Bici Pública.	⊘	**C5.** Dos nuevos polígonos del Sistema de Bicicleta Pública (SBP) implementados y mantenimiento a polígono Poliforum-Centro en funcionamiento.
	⊘	**A1C5.** Socialización previa a la intervención de la infraestructura.
	✗	**C8.** Certificación del Municipio de León en el Top 5 Nacional de ciudades ciclistas lograda
	⊘	**A1C8.** Monitoreo del cumplimiento de los Criterios de certificación como ciudad ciclista.

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

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

✓: 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, M1.1, M1.1.1, M1.1.2, M (Cuarta columna) 4to nivel, M (Quinta columna) 3er 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: A1C1, A2C1, A1C2, C3, A1C3, A2C3, A1C7, A1C6, A1C4, A1C5, C8, A1C8, ya que no coinciden con ningún medio.

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 están correctamente especificadas o presentan una consecución lógica; las cuales mostramos a continuación:

Componente	Actividades	Irregularidades
C2. Kilómetros de ciclovías adicionales a los existentes construidos.	A1C2. Contratación de obra pública para construcción de ciclovías.	No cumple con el criterio de "suficiente", ya que ésta sola actividad se visualiza insuficiente para la consecución del bien o servicio; además no es posible analizar la cronología por ser sólo una actividad.
C4. Kilómetros de ciclovías deterioradas rehabilitadas.	A1C4. Contratación de obra pública para la rehabilitar 45 km de ciclovías deterioradas.	No cumple con el criterio de "suficiente", ya que ésta sola actividad se visualiza insuficiente para la consecución del bien o servicio; además no es posible analizar la cronología por ser sólo una actividad.
C5. Dos nuevos polígonos del Sistema de Bicicleta Pública (SBP) implementados y mantenimiento a polígono Poliforum-Centro en funcionamiento.	A1C5. Socialización previa a la intervención de la infraestructura.	No está bien definida la actividad, ya que no describe claramente 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". Así mismo no se detecta una relación directa con el componente, además de que esta sola actividad es insuficiente para la consecución del bien o servicio, además no es posible analizar la cronología por ser sólo una actividad.
C6. Talleres sobre el fomento del uso de la bicicleta y la seguridad ciclista realizados.	A1C6. Definición del proveedor de los cursos e intervenciones de cultura ciclista.	No cumple con el criterio de "suficiente", ya que ésta sola actividad se visualiza insuficiente para la consecución del bien o servicio; además no es posible analizar la cronología por ser sólo una actividad.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Componente	Actividades	Irregularidades
C7. Eventos de Paseo Ciclista en el municipio realizados.	A1C7. Definición de aspectos generales para la realización del paseo ciclista.	No cumple con el criterio de "suficiente", ya que ésta sola actividad se visualiza insuficiente para la consecución del bien o servicio; además no es posible analizar la cronología por ser sólo una actividad.
C8. Certificación del Municipio de León en el Top 5 Nacional de ciudades ciclistas lograda	A1C8. Monitoreo del cumplimiento de los Criterios de certificación como ciudad ciclista.	No cumple con el criterio de "suficiente", ya que ésta sola actividad se visualiza insuficiente para la consecución del bien o servicio; además no es posible analizar la cronología por ser sólo una actividad.

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

Aspecto Susceptible de Mejora número 4

La Dirección General de Movilidad deberá reestructurar las actividades descritas en la Conclusión anterior (A1C2, A1C4, A1C5, A1C6, A1C7, A1C8) con la finalidad de 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 no están bien planteadas, ya que no contribuyen al siguiente nivel correspondiente, como se muestra a continuación:

Nivel	Supuesto	Irregularidad
C5. Dos nuevos polígonos del Sistema de Bicicleta Pública (SBP) implementados y mantenimiento a polígono Poliforum-Centro en funcionamiento.	Se cuenta con la empresa y los recursos, así como la participación ciudadana para la implementación.	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que "contar con recursos" no se considera factor externo a la instancia responsable del Programa.
A1C5. Socialización previa a la intervención de la infraestructura.	Se cuenta con la empresa y los recursos, así como la participación ciudadana para la implementación.	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que "contar con recursos" no se considera factor externo a la instancia responsable del Programa. Así mismo, no se visualiza que el supuesto permita el logro de la actividad y a su vez a la contribución con la consecución del componente, toda vez que 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).
C8. Certificación del Municipio de León en el Top 5 Nacional de ciudades ciclistas lograda.	Apropiación y participación de la ciudadanía en los proyectos ciclistas.	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que no se observa su relevancia, es decir, que sea una condición necesaria para la generación del propósito.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel	Supuesto	Irregularidad
A1C8. Monitoreo del cumplimiento de los Criterios de certificación como ciudad ciclista.	Apropiación y participación de la ciudadanía en los proyectos ciclistas	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML, ya que no se observa su relevancia, es decir, que sea una condición necesaria para la generación del componente; además ésta sola actividad se visualiza insuficiente para la consecución del bien o servicio (como se estipuló en la cédula 7 sintaxis de las actividades).

Fuente: Elaborado por la Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno, con datos del Programa Ciclociudad, 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", así como en el elemento de "META"; además el ente evaluado no remitió las fichas técnicas de los indicadores que se mencionan a continuación, por lo que no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador (exceptuando el de nombre del mismo); lo cual se enlista a continuación:

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin	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	✓	⊘	✓	✓	⊘	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	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 de las políticas e intervenciones en temas de conectividad, como se estipula en el Resumen Narrativo. Así mismo, cumple parcialmente con el de "**Adecuado**", ya que no está aportando una base suficiente para evaluar el desempeño. De igual manera **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
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	✓	⊘	✓	✓	⊘	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	El indicador **cumple parcialmente con los criterios de: Relevancia**, al no proveer información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir, ya que no proporciona datos sobre la movilidad inclusiva, segura, ordenada, socialmente responsable, solo menciona que con mayor cobertura y menores tiempo de traslado; así como con el criterio de "**Adecuado**", ya que no está aportando una base suficiente para evaluar el desempeño. Así mismo **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Componente C1	Estudios y proyectos para ciclovías y rutas peatonales realizados.	Porcentaje de avance de los proyectos ejecutivos de ciclovias o rutas de peatón o banquetas.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✗	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, así como con el Tipo de indicador, Dimensión y con la mayoría de los Elementos, exceptuando el de "Meta", ya que no lo estipula ni en la MIR, ni en su Ficha técnica.
Actividad A1C1	Contratación de proyectos ejecutivos de ciclovías.	Porcentaje de avance en La contratación de ciclovias.	⊘	⊘	✓	✓	⊘	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✗	El indicador cumple parcialmente con el criterio de Claridad, ya que se interpreta como si se fueran a contratar ciclovías; así también cumple parcialmente con el de Relevancia, al no proveer información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir; y de igual manera cumple parcialmente con el de Adecuado, porque no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, por la misma razón de que no contiene el concepto de "proyectos ejecutivos". Así mismo se cumple

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin.	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
																		con el Tipo de indicador, Dimensión y con la mayoría de los Elementos, **exceptuando el de "Meta"**, ya que no lo estipula ni en la MIR, ni en su Ficha técnica.
Actividad A2C1	Realización de diagnósticos (Contratación de proyectos ejecutivos) de ruta peatonal o banquetas.	Porcentaje de avance en el diagnostico (la contratación) de rutas de peatón o banquetas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✗	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, así como también cumple con el Tipo de indicador, Dimensión y con la mayoría de los Elementos, **exceptuando el de "Meta"**, ya que no lo estipula ni en la MIR, ni en su Ficha técnica.
Componente C2	Kilómetros de ciclovías adicionales a los existentes construidos.	Porcentaje de Kilómetros construidos de ciclovía	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✗	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, así como también cumple con el Tipo de indicador, Dimensión y con la mayoría de los Elementos, **exceptuando el de "Meta"**, ya que no lo estipula ni en la MIR, ni en su Ficha técnica.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Actividad A1C2	Contratación de obra pública para construcción de ciclovías.	Porcentaje de Kilómetros contratados respecto del total.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✗	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, así como también cumple con el Tipo de indicador, Dimensión y con la mayoría de los Elementos, **exceptuando el de "Meta"**, ya que no lo estipula ni en la MIR, ni en su Ficha técnica.
Componente C3	Kilómetros de ruta peatonal o banquetas adicionales a los existentes construidos.	Porcentaje de Kilómetros construidos de ruta peatonal o banquetas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✗	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, así como también cumple con el Tipo de indicador, Dimensión y con la mayoría de los Elementos, **exceptuando el de "Meta"**, ya que no lo estipula ni en la MIR, ni en su Ficha técnica.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin.	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Actividad A1C3	Contratación de obra pública de km de ruta peatonal o banquetas adicionales a los existentes.	Porcentaje de Kilómetros contratados de ruta peatonal o banquetas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✗	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, así como también cumple con el Tipo de indicador, Dimensión y con la mayoría de los Elementos, **exceptuando el de "Meta"**, ya que no lo estipula ni en la MIR, ni en su Ficha técnica.
Actividad A2C3	Ejecución de la Segunda etapa de la Ruta del Peatón de calle Juárez, Tramo: Calle Constitución a Blvd. Mariano Escobedo.	Porcentaje de avance en la gestión para la ejecución de la Segunda etapa de la Ruta del Peatón de calle Juárez, Tramo: Calle Constitución a Blvd. Mariano Escobedo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML; sin embargo **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Componente C4	Kilómetros de ciclovías deterioradas rehabilitadas.	Porcentaje de Kilómetros de ciclovías rehabilitadas, respecto del total	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✗	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, así como también cumple con el Tipo de indicador, Dimensión y con la mayoría de los Elementos, **exceptuando el de "Meta"**, ya que no lo estipula ni en la MIR, ni en su Ficha técnica.
Actividad A1C4	Contratación de obra pública para la rehabilitar 45 km de ciclovías deterioradas.	Porcentaje de Kilómetros de ciclovías contratadas para rehabilitar, respecto del total	✓	✓	✓	✓	✓	✓	De Gestión	✓	Eficacia	✓	✓	✓	✓	✓	✗	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML, así como también cumple con el Tipo de indicador, Dimensión y con la mayoría de los Elementos, **exceptuando el de "Meta"**, ya que no lo estipula ni en la MIR, ni en su Ficha técnica.
Componente C5	Dos nuevos polígonos del Sistema de Bicicleta Pública (SBP) implementados y mantenimiento a polígono Poliforum-Centro	Porcentaje de avance en la implementación de los polígonos del SBP	✓	⊘	✓	✓	⊘	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	El indicador **<u>cumple parcialmente con los criterios de: Relevancia</u>**, al no proveer información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir, ya que no proporciona datos sobre el mantenimiento a los polígonos

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
	en funcionamiento.																	Poliforum-Centro; Así como con el criterio de "**Adecuado**", ya que no está aportando una base suficiente para evaluar el desempeño. Así mismo, **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente.
Actividad A1C5	Socialización previa a la intervención de la infraestructura.	Porcentaje de avance de la socialización	✓	✓	✓	✓	✓	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML; sin embargo **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Componente C6	Talleres sobre el fomento del uso de la bicicleta y la seguridad ciclista realizados.	Porcentaje de avance en la realización de los talleres de cultura ciclista	✓	✓	✓	✓	✓	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML; sin embargo **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente).
Actividad A1C6	Definición del proveedor de los cursos e intervenciones de cultura ciclista.	Porcentaje avanzado en el proceso de definición del proveedor de cursos cultura ciclista	✓	✓	✓	✓	✓	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML; sin embargo **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Componente C7	Eventos de Paseo Ciclista en el municipio realizados.	Porcentaje de avance en la realización de los paseos ciclistas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML; sin embargo **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente).
Actividad A1C7	A1C7. Definición de aspectos generales para la realización del paseo ciclista.	Porcentaje de avance en aspectos generales del paseo ciclista.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML; sin embargo **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente).

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel MIR	Resumen Narrativo	Indicador	Claridad	Relevancia	Economía	Monitoreable	Adecuado	Aport.Margin	Tipo del Indicador		Dimensión		Elementos del Indicador					Comentarios del Equipo Evaluador
			Estatus						Dato	Estatus	Dato	Estatus	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
Componente C8	Certificación del Municipio de León en el Top 5 Nacional de ciudades ciclistas lograda	Porcentaje de avance en la certificación como ciudad ciclista	✓	✓	✓	✓	✓	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML; sin embargo **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente).
Actividad A1C8	Monitoreo del cumplimiento de los Criterios de certificación como ciudad ciclista.	Porcentaje de cumplimento de los criterios de certificación como ciudad ciclista.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	✓	N.I.	N.I.	N.I.	N.I.	El indicador cumple con todas las características señaladas en la MML; sin embargo **no fue posible identificar el tipo de indicador, la dimensión y los elementos del indicador** (exceptuando el de nombre del mismo), ya que la evaluada no nos remitió la ficha técnica correspondiente).

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

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

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

(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.

Aspecto Susceptible de Mejora número 6

La Dirección General de Movilidad deberá establecer las medidas necesarias para que la Matriz de Indicadores para Resultados del Programa Ciclociudad cuente con Fichas Técnicas para cada uno de los niveles y 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.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

7. RESPECTO A LA LÓGICA HORIZONTAL

Conclusión.
En algunos casos los medios de verificación no son suficientes y claros al enunciar las fuentes de donde se obtendrá la información para la medición del indicador. En otros casos de los medio de verificación no coincide la frecuencia de medición con la información contenida en la ficha técnica del indicador. En otras situaciones la redacción del indicador no es suficiente ya que no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir. Así mismo, en algunos casos, no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador; como se detalla en la siguiente tabla:

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Fin	Porcentaje de cumplimiento de proyectos en apoyo a la mejora y fortalecimiento de la movilidad en el municipio	Dirección General de Movilidad; 2410; Anual; Informe de avances, Dirección General	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.	La redacción del indicador no es suficiente ya que no provee información completa sobre la esencia del objetivo que se quiere medir (el objetivo habla de implementación de proyectos, políticas e intervenciones, y el indicador refiere el cumplimiento sólo de los proyectos), como se muestra en la "cédula 9 Indicadores". Es importante mencionar que no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador.
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 movilidad inclusiva, segura, ordenada, socialmente responsable, además de otros conceptos), como se muestra en la "cédula 9 Indicadores."

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Componente C1	Porcentaje de avance de los proyectos ejecutivos de ciclovias o rutas de peatón o banquetas.	Dirección General de Obra Pública; 2510; Semestral; Reporte de avance del proyecto, Dirección General de Obra Pública	Estudios y proyectos para ciclovías y rutas peatonales realizados.	La frecuencia del indicador, estipulada en el Medio de Verificación, no coincide con la de su ficha técnica, ya que el primero especifica que es semestral, y en la segunda que es mensual.
Actividad A1C1	Porcentaje de avance en La contratación de ciclovias.	Dirección General de Obra Pública; 2510; Mensual; Reporte de contratos de la DGOP, Dirección General de Obra Pública	Contratación de proyectos ejecutivos de ciclovías.	la redacción del indicador no es suficiente ya que se interpreta como si se fueran a contratar ciclovías, en lugar de los proyectos ejecutivos.
Actividad A2C1	Porcentaje de avance en el diagnostico (la contratación) de rutas de peatón o banquetas	Dirección General de Obra Pública; 2510; Trimestral; Reporte de contratos de la DGOP, Dirección General de Obra Pública	Realización de diagnósticos (Contratación de proyectos ejecutivos) de ruta peatonal o banquetas.	La frecuencia del indicador, estipulada en el Medio de Verificación, no coincide con la de su ficha técnica, ya que el primero especifica que es trimestral, y en la segunda que es mensual.
Componente C2	Porcentaje de Kilómetros construidos de ciclovía	Dirección General de Obra Pública; 2510; Semestral; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública	Kilómetros de ciclovías adicionales a los existentes construidos.	La frecuencia del indicador, estipulada en el Medio de Verificación, no coincide con la de su ficha técnica, ya que el primero especifica que es semestral, y en la segunda que es mensual.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Componente C3	Porcentaje de Kilómetros construidos de ruta peatonal o banquetas	Dirección General de Obra Pública; 2510; Semestral; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública.	Kilómetros de ruta peatonal o banquetas adicionales a los existentes construidos.	La frecuencia del indicador, estipulada en el Medio de Verificación, no coincide con la de su ficha técnica, ya que el primero especifica que es semestral, y en la segunda que es mensual.
Actividad A1C3	Porcentaje de Kilómetros contratados de ruta peatonal o banquetas	Dirección General de Obra Pública; 2510; Trimestral; Reporte de contratos de la DGOP, Dirección General de Obra Pública	Contratación de obra pública de km de ruta peatonal o banquetas adicionales a los existentes.	La frecuencia del indicador, estipulada en el Medio de Verificación, no coincide con la de su ficha técnica, ya que el primero especifica que es trimestral, y en la segunda que es mensual.
Actividad A2C3	Porcentaje de avance en la gestión para la ejecución de la Segunda etapa de la Ruta del Peatón de calle Juárez,Tramo: Calle Constitución a Blvd. MarianonEscobedo.	Dirección General de Hospitalida y Turismo; Mensual; Dirección de Desarrollo y Operación / Archivos de Infraestructura Turistica	Ejecución de la Segunda etapa de la Ruta del Peatón de calle Juárez, Tramo: Calle Constitución a Blvd. Mariano Escobedo.	El medio de verificación no es suficiente y claro al enunciar las fuentes de donde se obtendrá la información para la medición del indicador, ya que no es específico en los documentos de referencia. Es importante mencionar que no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Componente C4	Porcentaje de Kilómetros de ciclovías rehabilitadas, respecto del total	Dirección General de Obra Pública; 2510; Semestral; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública. Existen empresas contratistas competentes y con suficiente infraestructura para su contratación.	Kilómetros de ciclovías deterioradas rehabilitadas.	El medio de verificación no es claro, ya que el texto de "Existen empresas contratistas competentes y con suficiente infraestructura para su contratación" no cumple con las características de medio de verificación, como el hecho de enunciar las fuentes de información del indicador. La frecuencia del indicador, estipulada en el Medio de Verificación, no coincide con la de su ficha técnica, ya que el primero especifica que es semestral, y en la segunda que es mensual.
Actividad A1C4	Porcentaje de Kilómetros de ciclovías contratadas para rehabilitar, respecto del total.	Dirección General de Obra Pública; 2510; Trimestral; Reporte de avance del área, Dirección General de Obra Pública Dirección General de Obra Pública; 2510; Trimestral; Reporte de contratos de la DGOP, Dirección General de Obra Pública.	Contratación de obra pública para la rehabilitar 45 km de ciclovías deterioradas.	La frecuencia del indicador, estipulada en el Medio de Verificación, no coincide con la de su ficha técnica, ya que el primero especifica que es trimestral, y en la segunda que es mensual.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Componente C5	Porcentaje de avance en la implementación de los polígonos del SBP.	Dirección General de Movilidad; 2410; Trimestral; Informe Trimestral, Jefatura de lo No motorizado.	Dos nuevos polígonos del Sistema de Bicicleta Pública (SBP) implementados y mantenimiento a polígono Poliforum- Centro en funcionamiento.	Los medios de verificación cumplen con los requisitos planteados, sin embargo es importante mencionar que no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador.
Actividad A1C5	Porcentaje de avance de la socialización.	Dirección General de Movilidad; 2410; Mensual; Informe de avances, Jefatura de lo No motorizado.	Socialización previa a la intervención de la infraestructura.	Es importante mencionar que no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador.
Componente C6	Porcentaje de avance en la realización de los talleres de cultura ciclista.	Dirección General de Movilidad; 2410; Trimestral; Informe de Avances, Jefatura de lo No motorizado	Talleres sobre el fomento del uso de la bicicleta y la seguridad ciclista realizados.	Es importante mencionar que no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador.
Actividad A1C6	Porcentaje avanzado en el proceso de definición del proveedor de cursos cultura ciclista.	Dirección General de Movilidad; 2410; Mensual; Informe de Avances, Jefatura de lo No motorizado.	Definición del proveedor de los cursos e intervenciones de cultura ciclilsta.	Es importante mencionar que no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador.
Componente C7	Porcentaje de avance en la realización de los paseos ciclistas	Dirección General de Movilidad; 2410; Mensual; Informe de Avances, Subdirección Financiera Administrativa.	Eventos de Paseo Ciclista en el municipio realizados.	Es importante mencionar que no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

Nivel de la MIR	Indicador	Medio de Verificación	Resumen Narrativo	Inconsistencia
Actividad A1C7	Porcentaje de avance en aspectos generales del paseo ciclista.	Dirección General de Movilidad; 2410; Mensual; Informe de Avances, Subdirección Financiera Administrativa.	Definición de aspectos generales para la realización del paseo ciclista.	Es importante mencionar que no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador.
Componente C8	Porcentaje de avance en la certificación como ciudad ciclista.	Dirección General de Movilidad; 2410; Trimestral; Expediente Certificación, Jefatura de lo No motorizado	Certificación del Municipio de León en el Top 5 Nacional de ciudades ciclistas lograda	Es importante mencionar que no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador.
Actividad A1C8	Porcentaje de cumplimento de los criterios de certificación como ciudad ciclista.	Dirección General de Movilidad; 2410; Mensual; Expediente Certificación, Jefatura de lo No motorizado.	Monitoreo del cumplimiento de los Criterios de certificación como ciudad ciclista.	Es importante mencionar que no pudimos identificar el método de cálculo porque la evaluada no nos remitió la ficha técnica del indicador.

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 dónde 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. Además deberán homologar la información de la frecuencia de medición contenida en la ficha técnica del indicador, con la del medio de verificación, así como contar con las fichas técnicas de todos los indicadores de la MIR.

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

6. Seguimiento

Del análisis de la evaluación realizada a la información recibida mediante oficio **núm. DGM/SFA/011482/2022** y por correo electrónico de fecha 9/02/2023, 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.

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. PAED08-2022,** el cual deberá ser firmado por el Titular del Ente Evaluado y la Contralora Municipal, de conformidad a lo establecido en la **TRIGÉSIMO PRIMERA** 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 **TRIGÉSIMO SEGUNDO** 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:

> *"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."*

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV

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 28 de junio del 2023

Atentamente,
"El trabajo todo lo vence"
"Somos grandes, somos fuertes, somos León"
"León, Guanajuato, Capital Americana del Deporte 2023"

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

Evaluador: LPMM Coordinador: MMMV