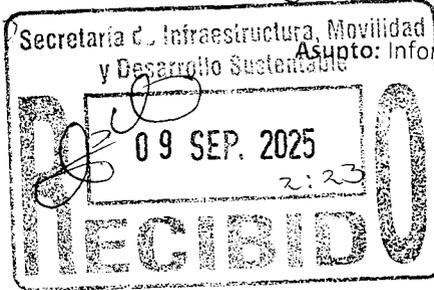


Monica 11:51
CON ANEXO



Ing. Rodolfo Lugo Pacheco
Director General de Movilidad
Presente

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/3726/2025**, en el que se hace de su conocimiento el inicio de la Evaluación de Diseño al Proyecto Presupuestario "Mejor transporte para todas y todos", 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/DST/006247/2025** recibidos el 13 de junio de 2025.

Al respecto y en cumplimiento a lo establecido en el lineamiento TRIGÉSIMO de los Lineamientos para la Evaluación del Desempeño de los Programas Presupuestarios de la Administración Pública del Municipio de León, se deberá elaborar un Convenio de Mejora (formato anexo en Cd), debidamente rubricado y firmado en 2 tantos originales, el cual debe contener un Programa de Mejora, en el que se especifiquen las actividades, sus fechas de cumplimiento y responsables, que se implementarán para atender los **6 seis Aspectos Susceptibles de Mejora** señalados en el Informe de Evaluación de Diseño, mismo que deberá enviar a este Órgano de Control en un plazo no mayor a **10 días hábiles** posteriores a la recepción del presente oficio.

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 y 77 fracción II del Reglamento Interior de la Administración Pública Municipal de León, Guanajuato.

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

Atentamente
"El trabajo todo lo vence"
"Somos grandes, Somos Fuertes, Somos León"

Mtra. Viridiana Margarita Márquez Moreno
Contralora Municipal

C.c.p. Ing. Israel Martínez Martínez.- Secretario de Infraestructura, Movilidad y Desarrollo Sustentable.- Para conocimiento.
C.c.p. Mtra. Ma. Esther Hernández Becerra. Para seguimiento.





Contraloría Municipal

Informe de Evaluación de Diseño

Proyecto “Mejor transporte para todas y todos”
CM-PAED06-2025

Dependencia Evaluada:

Ejercicio 2025

Contenido

1. Objetivo de la evaluación	1
2. Fundamento legal	1
3. Descripción general del Proyecto	1
4. Metodología de la evaluación.....	5
5. Conclusiones y aspectos susceptibles de mejora.....	8
6. Seguimiento	13

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 Proyectos, 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 Proyectos 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 Proyecto 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 171 y 175 fracción VIII, IX y XVII de la Ley para el Gobierno y Administración de los Municipios del Estado de Guanajuato.

Artículos 77 fracción II, VIII y XVII, y 83 fracciones II, IV, IX, XIV del Reglamento Interior de la Administración Pública Municipal.

3. Descripción general del Proyecto

De acuerdo con la información contenida en el diagnóstico del Proyecto “**Mejor transporte para todas y todos**”, el propósito principal del Proyecto es la Ampliación de la infraestructura y la calidad del Sistema Integrado de Transporte.

El Gobierno Municipal 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. Además, debe asegurar accesibilidad universal en todo el sistema de transporte y su seguridad.

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; también se trabaja para optimizar las condiciones de movilidad del transporte público y los automóviles.

El tamaño de nuestra ciudad actualmente demanda que se trabaje en la integración de los diferentes tipos de movilidad, así como en la creación de nuevas vías de comunicación, el mejoramiento de las existentes y el desarrollo de un programa integral de semaforización que agilice los traslados en la zona urbana.

Los principales desplazamientos en la ciudad se dan por motivos de trabajo o estudio.

De acuerdo con datos de INEGI, del Censo de Población y Vivienda 2020 en León la movilidad por trabajo ocurre en la siguiente proporción: el 17.88% de las personas se trasladan de forma peatonal, el 9.78% en bicicleta, el 36.02% en transporte público (camiones, autobuses o taxis), y el mayor porcentaje (40.53%) en vehículo particular a motor.

Analizando los tiempos de traslado, se observa que en León el 25% de la población ocupada, emplea hasta 15 minutos en llegar a su centro de trabajo. Para el 30.2%, este trayecto se extiende entre 16 y 30 minutos, mientras que a un 28.8% le toma de 31 minutos a 1 hora llegar a su destino; un menor porcentaje, el 10.8%, tiene traslados de 1 a 2 horas, el 0.68% experimenta traslados que superan las dos horas; un 4.4% restante no está determinado.

Por su parte, la población estudiantil de 3 años y más, también utiliza diversos medios de transporte para llegar a su lugar de estudio; la mayoría (53.58%) se desplaza a pie, 25.68% en vehículo particular a motor, 22.19% en transporte público, y el 1.9% emplea la bicicleta.

En León además de contar con rutas suburbanas, se cuenta con el Sistema Integrado de Transporte de León (SIT-Optibus), el cual inició operaciones el 23 de septiembre de 2003 y actualmente se compone de las rutas troncales, exprés, convencionales, alimentadoras, auxiliares y el Transporte Urbano Incluyente (TUI).

En cuanto a los tiempos de espera del transporte público de acuerdo con un estudio realizado por el municipio, el 16.5% de las personas usuarias espera de 1 a 15 minutos, el 44% espera entre 16 y 30 minutos, el 23.1% entre 31 y 45 minutos y el 16.5% tiene una espera de más de 45 minutos. El tiempo de espera promedio para todos los servicios de transporte público de ruta fija fueron 26 minutos 30 segundos.

En relación a los tiempos de viaje, la duración de aquellos entre 31 y 60 minutos y los de entre 61 y 90 minutos son más frecuentes; éstos representan el 47.6% y el 28.3%, respectivamente. Referente a la frecuencia de viajes, el 74.9% de la población usuaria se traslada utilizando el SIT entre 5 y 6 veces por semana, lo que indica una alta cotidianidad. Predominan los viajes de trabajo, con más del 74%, y de estudios (escolares) con el 10.5%.

Según la Dirección General de Movilidad, la cobertura física del transporte público abarca el 98% dentro del límite urbano municipal.

La situación de las demoras, tiempos de recorrido, calidad de servicio y condiciones de operación del transporte público en León, establecen la necesidad de desarrollar escenarios de análisis para identificar una nueva tecnología que permita mejorar la calidad y servicio del transporte público masivo, por lo que es necesario analizar las opciones de tecnología disponible en el mercado internacional, revisando las condicionantes de infraestructura y operación que se adapten a las circunstancias de la ciudad y atender la demanda requerida para la movilidad de los usuarios.

Como resultado de las necesidades de movilidad de los ciudadanos se ha incrementado el parque vehicular pasando de 155 mil 586 vehículos en el año 2000 a 694 mil 253 en 2023, es decir, un incremento de 446% de más unidades en 23 años.

Existen vialidades del sistema vial primario parcialmente construidas con una capacidad superada.

Algunas de las zonas que se identifican con los mayores niveles de congestión vehicular, inseguridad vial y contaminación ambiental son: la zona de Blvd. Aeropuerto (oriente), zona la Antorcha - Brisas del Campestre - Las Joyas (poniente), zona norte, y la zona Central de Abastos - UNAM al sur.

En la administración 2021-2024 se realizaron Proyectos de importancia para la mejora del Transporte Público tales como:

1. La implementación de 6 rutas exprés para apoyar en cuanto a los tiempos de traslado;
2. La habilitación de 10 paraderos seguros con instalación de cámaras de seguridad.
3. El inicio de la primera etapa de construcción y equipamiento de la Estación de Transferencia Metropolitana en la unidad Deportiva J.J. Rodríguez Gaona.

De acuerdo con datos del Censo de Población y Vivienda 2020, el 49% de las viviendas tiene automóvil, el 36% no tiene ningún medio de transporte propio, el 27% cuenta con bicicleta y el 11% motocicleta. Cabe señalar, que en algunas viviendas se tienen hasta dos medios de transporte.

De manera complementaria, en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS 2018), a partir del aforo en 40 intersecciones, se identificó el tipo de vehículos y el nivel de flujo que tenían en estos puntos. Entre

los resultados arrojados se registró que el 76.72% eran automóviles, 5.76% taxis, 5.73% motocicletas, 4.42% bicicletas, 4.38% transporte de carga, 2.47% transporte público y transporte de personal 0.52%.

No existe solución única o definitiva que dé respuesta al reto de la movilidad urbana municipal, sino que más bien será a partir de un conjunto de medidas o soluciones complementarias que, aplicadas en diferentes partes del sistema, le permiten adaptarse y evolucionar hacia una nueva movilidad multimodal.

Respecto al **árbol de problemas**, se visualiza lo siguiente:

Problema central: El Sistema Integrado de Transporte (SIT), presenta un servicio de movilidad con insuficiente infraestructura, cobertura en el servicio y con lapsos prolongados de recorrido y espera.

Causas:

- C1. Poca cobertura del servicio de rutas Exprés.
 - C1.1 Inexistencia de rutas exprés apropiadas.
- C2. Poca cobertura del servicio del Transporte Urbano Incluyente (TUI).
 - C2.1 Insuficientes vehículos de TUI para la realización de los traslados.
- C3. Incompleta habilitación de Paraderos Seguros.
- C4. Incompleta rehabilitación de paraderos y terminales del SIT.
 - C4.1 Programación de Proyectos en etapas.
- C5. Insuficiente infraestructura y calidad en el servicio del SIT.
 - C5.1 Insuficientes terminales y paraderos.
 - C5.2 Desigualdad en la distribución de la población.

Efectos:

- E.S. Limitada conectividad y accesibilidad urbana.
- E1. Retraso y mayor tiempo de traslado en los viajes.
 - E1.1 Mayor uso de vehículos privados
- E2. Dificultad para las personas vulnerables en la realización de sus traslados.
 - E2.1 Inconformidad de los grupos vulnerables con el servicio de transporte público.
- E3. Falta de seguridad en algunos paraderos.
- E4. Áreas sin el servicio adecuado para los traslados del transporte público.
- E5. Percepción de deficiencias en el servicio del SIT.
 - E5.1 Accesibilidad limitada al transporte público

Respecto al **árbol de objetivos**, se visualiza lo siguiente:

Objetivo Central: El Sistema Integrado de Transporte(SIT), presenta un servicio de movilidad con mejor infraestructura, cobertura en el servicio y con lapsos menores de recorrido y espera.

Medios:

- M1. Mayor cobertura del servicio de rutas Exprés.
 - M1.2 Creación de rutas exprés apropiadas.
- M2. Mayor cobertura del servicio del Transporte Urbano Incluyente(TUI).
 - M2.1 Aumento de vehículos del TUI para la realización de los traslados.
- M3. Completar la Habilitación de Paraderos Seguros.
- M4. Aumento en la rehabilitación de paraderos y terminales del SIT.
 - M4.1 Eficientar la Programación de Proyectos.
- M5. Mayor infraestructura y calidad en el servicio del SIT.
 - M5.1 Mayor realización de terminales y paraderos.
 - M5.2 Igualdad en la distribución de la población.

Fines:

FS. Yo quiero a León en movimiento.

F1. Mejora en tiempos de espera y de traslado en los viajes.

F1.2 Disminución en el uso de vehículos privados.

F2. Facilidad para las personas vulnerables en la realización de sus traslados.

F2.1 Conformidad de los grupos vulnerables con el servicio de transporte público.

F3 Incrementar la seguridad en los paraderos del SIT.

F4 Áreas con el servicio adecuado para los traslados del transporte público.

F5 Percepción de eficiencia y calidad en el servicio del SIT.

F5.1 Mayor Accesibilidad al transporte público.

Desde un plano internacional, se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), con los que se busca trazar una hoja de ruta para erradicar la pobreza, reducir las desigualdades, proteger al planeta y asegurar la prosperidad sin comprometer los recursos para las futuras generaciones.

A nivel federal, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019 -- 2024 define 3 ejes generales asociados con la Justicia y el Estado de Derecho, el Bienestar y el Desarrollo Económico. Además, considera 3 ejes transversales encaminados al Combate a la corrupción y la Mejora de la Gestión Pública, la Igualdad de Género, No discriminación e Inclusión y; el Territorio y el Desarrollo Sostenible. El PND es el máximo referente para el desarrollo de las entidades y municipios del país.

Desde la orientación estatal, el presente Programa es congruente con el Plan Estatal de Desarrollo Visión 2050 (PED 2050), instrumento que guía el desarrollo de Guanajuato y sus municipios siguiendo un modelo conformado por cinco pilares que sustentan una visión de largo plazo para construir un puente hacia el futuro: 1) Sociedad incluyente, resiliente y solidaria; 2) Economía dinámica y sustentable; 3) Una nueva gobernanza; 4) Sociedad del conocimiento y 5) Entornos regenerativos.

En el ámbito municipal, atendiendo los alcances del Sistema Municipal de Planeación, el presente Programa establece acciones de corto plazo alineadas con los instrumentos rectores de planeación. Por su parte el Plan Municipal de Desarrollo Visión León 2050 (Plan 2050) establece los objetivos y estrategias de mediano y largo plazo.

Resumiendo la alineación del Proyecto con los objetivos de orden superior, se observa de la siguiente manera:

- Plan Nacional de Desarrollo: II Bienestar.
- Plan Estatal de Desarrollo: Entornos regenerativos.
- Plan de Desarrollo Municipal: Movilidad eficiente y de calidad.
- Eje: Yo quiero a León en Movimiento.
- Proyecto: Mejor transporte para todas y todos.

Existen vialidades del sistema vial primario parcialmente construidas con una capacidad superada.

Algunas de las zonas que se identifican con los mayores niveles de congestión vehicular, inseguridad vial y contaminación ambiental son: la zona de Blvd. Aeropuerto (oriente), zona la Antorcha - Brisas del Campestre - Las Joyas (poniente), zona norte, y la zona Central de Abastos - UNAM al sur.

En cuanto a calles locales dentro del límite urbano, se cuenta con un notable avance en la pavimentación. Del 82% de calles pavimentadas en 2020, se ha incrementado la cifra al 88% en 2023. Esto representa un progreso significativo, reduciendo el porcentaje de calles sin pavimentar o en condiciones de terracería.

Las zonas con mayor congestión vehicular coinciden con aquellas donde los semáforos no están centralizados ni optimizados, a pesar de que ya se tiene avance, mejorar la tecnología de los semáforos es fundamental para la seguridad vial y para la reducción de los tiempos de recorrido de todos los modos de transporte.

La incidencia de siniestros de tránsito establece una seria amenaza para la seguridad de los usuarios de las vías, en sus distintas modalidades ya sea a pie, en bicicleta o en los diferentes modos de transporte, así como para la integridad de la infraestructura vial misma.

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 acuerdo con el Censo de población del año 2020, la población del municipio de León asciende a 1 millón 721 mil 215, los cuales serán considerados como los beneficiarios del programa; sin embargo, debido a la naturaleza de los proyectos relacionados al proyecto, las acciones serán aplicadas a la zona urbana del municipio, por lo que en sus distintos temas la población objetivo se determina en un total de 1 millón 593 mil 602 habitantes que representa un 92.5 % de la población total del municipio.

La actualización de la población potencial y objetivo se determinará de manera trianual para dar atención y seguimiento al Programa de Gobierno Municipal vigente.

Se dará seguimiento de los resultados del programa con el reporte de resultados trimestral a partir de los indicadores establecidos en la MIR y finalmente, recibir las evaluaciones internas que permitan analizar y emitir, en su caso, las recomendaciones correspondientes para mejorarlo

Se dará el seguimiento oportuno de los resultados de las acciones definidas en el proyecto. Asimismo, se atenderá el grado de cumplimiento de las estrategias y líneas de acción, a través de los indicadores y metas definidas para cada actividad; y seguimiento de las aportaciones realizadas a otros programas transversales, especiales y/o regionales de acuerdo a los reportes trimestrales.

Los Lineamientos y Reglas de operación para llevarse a cabo las metas propuestas por indicador están estipuladas en la normatividad: en la Ley Orgánica Municipal para el estado de Guanajuato en cuanto a la ejecución de obra pública; en el Reglamento Interior de la Administración Pública Municipal de León Guanajuato se estipulan las atribuciones que como Dirección General de Movilidad se tienen para ejecutar los proyectos de la prestación de servicios del transporte público y la movilidad municipal; el Reglamento de Movilidad del Municipio de León, Gto. que regula la prestación de actividades y servicios prestados a la ciudadanía.

La modalidad de este programa no corresponde al otorgamiento de apoyos o subsidios. Por lo que, no se contempla la necesidad de integrar un padrón de beneficiarios.

Respecto a las fuentes de financiamiento, el recurso será otorgado de acuerdo al presupuesto solicitado en el Anteproyecto y en los instrumentos requeridos para tal fin.

4. Metodología de la evaluación

La evaluación del Proyecto “Mejor transporte para todas y todos” se realizó mediante un análisis de la información documental proporcionada por el ente evaluado a través de medio magnético anexo al oficio DGM/DST/006247/2025 y se consideraron los siguientes apartados de estudio:

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

El documento Diagnóstico del Proyecto “Mejor transporte para todas y todos” que nos fue proporcionado en archivo digital, define al problema como:

“El Sistema Integrado de Transporte (SIT), presenta un servicio de movilidad con insuficiente infraestructura, cobertura en el servicio y con lapsos prolongados de recorrido y espera.”

Por lo que, el Proyecto deriva de las estrategias y acciones a implementar con el Programa de Gobierno 2024-2027, en el cual se detallan las estrategias, acciones y objetivos de la Administración Pública Municipal; es así como el propósito principal del Proyecto es la Ampliación de la infraestructura y la calidad del Sistema Integrado de Transporte.

El proyecto se enfoca en mejorar la infraestructura, así como proporcionar mayor cobertura en el servicio y disminuir los tiempos de recorrido y espera, respecto al Sistema Integrado de Transporte (SIT).

Es importante mencionar que no existe solución única o definitiva que dé respuesta al reto de la movilidad urbana municipal, sino que más bien será a partir de un conjunto de medidas o soluciones complementarias que, aplicadas en diferentes partes del sistema, le permiten adaptarse y evolucionar hacia una nueva movilidad multimodal.

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

En el documento Diagnóstico que nos fue proporcionado por la Dirección General de Movilidad, se visualiza la vinculación del Propósito del Proyecto con los objetivos estratégicos de orden superior, como son los instrumentos de planeación municipal, estatal y nacional; como se describe a continuación:

- Plan Nacional de Desarrollo: II Bienestar.
- Plan Estatal de Desarrollo: Entornos regenerativos.
- Plan de Desarrollo Municipal: Movilidad eficiente y de calidad.
- Eje: Yo quiero a León en Movimiento.
- Proyecto: Mejor transporte para todas y todos.

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

En el documento Diagnóstico proporcionado, se visualiza que el Proyecto “Mejor transporte para todas y todos”, no proporciona ayudas ni subsidios a la ciudadanía, sino que considera a la población de la ciudad en su totalidad como parte de la población que será cubierta con los beneficios de estas acciones, considerando que todos somos al menos peatones y/o usuarios de la bicicleta o el transporte público.

Así mismo se informa que, de acuerdo con el Censo de población del año 2020, la población del municipio de León ascendió a 1 millón 721 mil 215, que serán considerados como los beneficiarios del proyecto; sin embargo, debido a la naturaleza del mismo, las acciones serán aplicadas a la zona urbana del municipio, por lo que la población objetivo se determina en un total de 1 millón 593 mil 602 habitantes que representa un 92.5 % de la población total del municipio.

La actualización de la población potencial y objetivo se determinará de manera trianual para dar atención y seguimiento al Programa de Gobierno Municipal vigente.

Por lo anterior mencionado no aplica para este proyecto, la implementación de mecanismos de elegibilidad, sin embargo, el grado de satisfacción de la población atendida debió haberse considerado.

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

Respecto al **ÁRBOL DE PROBLEMAS** y al **ÁRBOL DE OBJETIVOS** del Proyecto “Mejor transporte para todas y todos”, describen al problema central como *“El Sistema Integrado de Transporte (SIT), presenta un servicio de movilidad con insuficiente infraestructura, cobertura en el servicio y con lapsos prolongados de recorrido y espera.”*

El Proyecto sí cuenta con un árbol de problemas en el que se identifica el problema central, así como sus causas y efectos.

En el árbol de problemas se visualiza una lógica vertical entre el problema central, las causas que lo generan, y los efectos que produce.

El Proyecto también cuenta con un árbol de objetivos en el que se identifica la solución del problema, así como los medios para la consecución del mismo y los fines a los que se aspira en el mediano y largo plazo.

En el árbol de objetivos se visualiza una lógica vertical entre el objetivo central, los medios para su consecución y los fines a los que se aspira; en los cuales se contempla una completa correspondencia entre sus niveles.

En el Proyecto se visualiza 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); con excepción del Efecto Superior y el Fin Superior.

Respecto al análisis de la sintaxis del **FIN** del Proyecto "*Mejor transporte para todas y todos*"; este se encuentra redactado conforme a las reglas de sintaxis establecidas en la Metodología del Marco Lógico (MML.), además de contribuir con el logro de objetivos de orden superior (Plan Nacional de Desarrollo (PND), Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Guanajuato (PED), Plan Municipal de Desarrollo 2045 (PMD) y Programa de Gobierno Municipal 2024-2027.

El **PROPÓSITO** del Proyecto está definido como "*Los usuarios del Sistema Integrado de Transporte (SIT) disfrutan de un servicio de movilidad con ampliación en su infraestructura y cobertura en el servicio y con lapsos menores de recorrido y espera.*", del cual determinamos que cumple con las reglas de sintaxis establecidas en la Metodología del Marco Lógico (MML.); redactado como una situación alcanzada, incluyendo la población objetivo y representando el cambio que busca fomentar el proyecto, el cual permite dar solución (en tiempo presente) al problema.

Respecto del análisis a nivel de **COMPONENTE** de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), corroboramos que los componente que presenta el Proyecto, están expresados como estados alcanzados y el servicio está bien definido, cumpliendo con la sintaxis de la Metodología del Marco Lógico; además de ser necesario para la consecución del Propósito; con excepción de un componente que no cumple con dicha normativa.

Además, verificamos que la columna de «Resumen Narrativo» de la MIR del Proyecto Presupuestario, tenga su origen en el Árbol de Objetivos planteado por el sujeto evaluado, detectando la existencia de componentes y actividades que no concuerdan con ningún medio, o su coincidencia es parcial,

En relación al nivel de **ACTIVIDADES**, la mayoría descrita en los componentes del Proyecto, está redactada de acuerdo con las reglas de sintaxis para este nivel de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), encontrándose agrupadas por componente de manera cronológica y relacionadas con el mismo, lo que permite identificar la corresponsabilidad para producir los bienes y servicios del programa (componente); con excepción de dos actividades que no cumplen con la sintaxis establecida en la Metodología del Marco Lógico.

Respecto a la **LÓGICA VERTICAL** de la MIR (objetivos-supuestos), analizamos que exista una relación causa-efecto entre las actividades y el componente correspondiente, se determina que exista una relación causa-efecto entre los componentes y el propósito que corresponde, al igual que exista una relación causa-efecto entre el propósito y el fin; detectando que la mayoría de los niveles de la MIR cuentan con supuestos que cumplen en su totalidad con las características establecidas en la Metodología del Marco Lógico, es decir, que sean externos, positivos y relevantes; exceptuando el supuesto del nivel "Propósito" a "Fin".

Referente al análisis de los **INDICADORES** de la MIR, se verificó que cumplan con las características CREMA, es decir, que sean Claros, Relevantes, Económicos, Monitorables, Adecuados y de Aportación marginal; además que cuenten con fichas técnicas que contengan los datos requeridos, como son los elementos del mismo indicador (nombre, método de cálculo y variables de la fórmula, Frecuencia de medición, Unidad de

medida); además del “Tipo de indicador”, “Dimensión”, entre otros; a lo que se detectó que, ningún nivel contiene el dato del elemento “Meta”.

En relación al análisis de la **LÓGICA HORIZONTAL** de la MIR, verificamos que el conjunto Objetivos-Indicadores-Medios de Verificación permita 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; sin observar ninguna irregularidad a este respecto.

1. RESPECTO AL DIAGNÓSTICO.

Conclusión.

El documento Diagnóstico que nos fue proporcionado en archivo digital denominado “Diagnóstico Mejor Transporte 2025”, sí describe el problema central, el cual es, “El Sistema Integrado de Transporte (SIT), presenta un servicio de movilidad con insuficiente infraestructura, cobertura en el servicio y con lapsos prolongados de recorrido y espera.”; De igual manera, en el mismo documento se contempla la población objetivo, considerando, a la población de la ciudad en su totalidad como parte de la que será cubierta con los beneficios de estas acciones; sin embargo, en sus distintos temas, la población objetivo se determina en un total de 1 millón 593 mil 602 habitantes que representa un 92.5 % de la población total del municipio.

Respecto a la alineación del Proyecto con los objetivos de orden superior, se observó que sí está contenida en el cuerpo del Diagnóstico, como se muestra a continuación:

- Plan Nacional de Desarrollo: II Bienestar.
- Plan Estatal de Desarrollo: Entornos regenerativos.
- Plan de Desarrollo Municipal: Movilidad eficiente y de calidad.
 - Eje: Yo quiero a León en Movimiento.
 - Programa: León te mueve.
 - Proyecto: Mejor transporte para todas y todos.

Sin Aspecto Susceptible de Mejora.

2. RESPECTO A LA POBLACIÓN.

Conclusión:

En el mismo cuerpo del Diagnóstico que nos fue proporcionado, se visualiza que el Proyecto “Mejor transporte para todas y todos”, no proporciona ayudas ni subsidios a la ciudadanía, sino que está dirigido a la población en general de la ciudad de León, y en particular a la zona urbana del municipio; por lo que no procede la aplicación de los procedimientos estandarizados y sistematizados para la selección de beneficiarios, y tampoco un padrón de beneficiarios.

Sin embargo, referente al grado de satisfacción de la población atendida, no se visualiza en el cuerpo del mismo Diagnóstico, la descripción de ningún instrumento que permita medir el grado de satisfacción de la población atendida, y por ende, tampoco menciona si los resultados obtenidos son utilizados para el mejoramiento de sus procesos.

Aspecto Susceptible de Mejora número 1.

La Dirección General de Movilidad deberá contemplar la implementación de instrumentos de medición del grado de satisfacción de la población que es atendida o beneficiada con las acciones realizadas a través del proyecto “Mejor transporte para todas y todos” y posteriormente, que los resultados obtenidos sean utilizados para el mejoramiento de los procesos.

3. RESPECTO AL ARBOL DE PROBLEMAS Y ARBOL DE OBJETIVOS.

Conclusión:

- a) El Proyecto “Mejor transporte para todas y todos” SÍ cuenta con un árbol de problemas en el que se identifica el problema central, así como sus efectos y causas.
- b) En el árbol de problemas SÍ se visualiza una lógica vertical entre el problema central, las causas que lo generan, y los efectos que produce.
- c) El programa SÍ cuenta con un árbol de objetivos en el que se identifica la solución del problema, así como los medios para la consecución del mismo y los fines a los que se aspira en el mediano y largo plazo.
- d) En el árbol de objetivos SÍ se visualiza una lógica vertical entre el objetivo central, los medios para su consecución y los fines a los que se aspira; en los cuales se contempla una completa correspondencia entre sus niveles.
- e) En el proyecto se visualiza una correlación completa entre la situación negativa (problema central, causas y efectos provenientes de la situación-problema), con la positiva (objetivo, medios y fines que provienen de la solución a la problemática); sin embargo, se observa que no existe congruencia de los datos reflejados entre el Efecto Superior (proveniente del árbol de problemas) con el Fin Superior (procedente del árbol de objetivos), en el entendido de que se debe partir del árbol de problemas, buscando plantear la situación contraria, es decir, las condiciones negativas se deben expresar en forma positiva)

Aspecto Susceptible de Mejora número 2.

La Dirección General de Movilidad deberá mostrar congruencia entre el Efecto Superior (proveniente del árbol de problemas), con el Fin Superior (proveniente del árbol de objetivos), de tal manera que se plantee la situación contraria, es decir, que las condiciones negativas se expresen en forma positiva.

4. RESPECTO DEL FIN.

Conclusión:

El Fin presentado en la MIR del Proyecto evaluado, corresponde a la descripción de la solución a la problemática reconocida, permitiendo conocer el objetivo de política de desarrollo al que busca satisfacer, además de identificarse en el mismo la contribución del Proyecto en el mediano o largo plazo, al logro de algún objetivo de orden superior (a la consecución de objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, Plan Estatal de Desarrollo, Plan Municipal de Desarrollo y Programa de Gobierno). De igual manera, también se visualiza que está bien especificado, cumpliendo con lo que establece la Metodología del Marco Lógico.

Sin Aspecto Susceptible de Mejora.

5. RESPECTO DEL PROPÓSITO.

Conclusión:

El Propósito del Proyecto “Mejor transporte para todas y todos”, esta expresado como una situación alcanzada por la población objetivo, representando el cambio que busca fomentar el Proyecto, permitiendo dar solución en tiempo presente al problema y cumpliendo a su vez con lo establecido en la Metodología del Marco Lógico.

Sin Aspecto Susceptible de Mejora.

6. RESPECTO DE LOS COMPONENTES.

Conclusión:

No todos los niveles de componente y actividad de la MIR del Proyecto evaluado, muestran congruencia con el árbol de objetivos; ya que presenta componentes y actividades que no concuerdan con ningún medio, o su coincidencia es parcial, como se muestra a continuación:

Árbol de Objetivos		MIR
Medios		Componentes/Actividades
M1. Mayor cobertura del servicio de rutas Exprés.	⊗	C1. Infraestructura y la calidad del servicio del SIT, ampliada y fortalecida. (En la MIR se visualiza una correspondencia parcial del C1 con el M1 del árbol de objetivos, ya que no todos los elementos de éste último están contenidos en el componente).
M1.2 Creación de rutas exprés apropiadas.	⊗	A1C1. Adquisición de la Flotilla vehicular de acuerdo al Fideicomiso de modernización del transporte. (En la MIR se visualiza una correspondencia parcial del A1C1 con el M1.2 del árbol de objetivos, ya que no todos los elementos de éste último están contenidos en el componente).
M2. Mayor cobertura del servicio del Transporte Urbano Incluyente (TUI).	⊗	A2C1. Beneficio entregado a los usuarios del SIT en viajes con el apoyo del acuerdo tarifario para el transporte público. (En la MIR se visualiza una correspondencia parcial del A2C1 con el M2 del árbol de objetivos, ya que no todos los elementos de éste último están contenidos en el componente).
M2.1 Aumento de vehículos del TUI para la realización de los traslados.	⊗	A3C1. Continuación de las acciones hasta el cierre de la obra de Construcción Y Equipamiento De la Estación De Transferencia Metropolitana En La Unidad Deportiva J.J. Rodríguez Gaona. (En la MIR se visualiza una correspondencia parcial del A2C1 con el M2 del árbol de objetivos, ya que no todos los elementos de éste último están contenidos en el componente).
M3. Completar la Habilitación de Paraderos Seguros.	✓	A4C1. Habilitación de paraderos seguros.
M4. Aumento en la rehabilitación de paraderos y terminales del SIT.	✓	A5C1. Reconstrucción de paradero de Bugambilias en el municipio de León Gto.
M4.1 Eficientar la Programación de Proyectos.	⊗	C2. Paraderos seguros habilitados. (En la MIR se visualiza una correspondencia parcial del C2 con el M4.1 del árbol de objetivos, ya que no todos los elementos de éste último están contenidos en el componente).
M5. Mayor infraestructura y calidad en el servicio del SIT.	⊗	A1C2. Conexión de cámaras instaladas en las unidades vehiculares del SIT para mantener comunicación con C4 y brindar mejor seguridad a bordo. (En la MIR se visualiza una correspondencia parcial del A1C2 con el M5 del árbol de objetivos, ya que no todos los elementos de éste último están contenidos en el componente).

M5.1 Mayor realización de terminales y paraderos.	⊙	A2C2. Habilitación de paraderos seguros (En la MIR se visualiza una correspondencia parcial del A2C2 con el M5.1 del árbol de objetivos, ya que no todos los elementos de éste último están contenidos en el componente).
M5.2 Igualdad en la distribución de la población.	⊙	C3. Rehabilitar paraderos y terminales del SIT. (En la MIR se visualiza una correspondencia parcial del C3 con el M5.2 del árbol de objetivos, ya que no todos los elementos de éste último están contenidos en el componente).
	✗	A1C3. Construcción de una banda perimetral en la Estación San Jerónimo. (No se visualiza en la MIR una corresponsabilidad directa de la actividad A1C3 con algún Medio del árbol de objetivos).
	✗	A2C3. Modificación de acceso ala Estación de Transferencia de Maravillas y sustitución del Portón. (No se visualiza en la MIR una corresponsabilidad directa de la actividad A2C3 con algún Medio del árbol de objetivos).
	✗	A3C3. Reforzamiento del elemento denominado "Ola" en 41 paraderos. (No se visualiza en la MIR una corresponsabilidad directa de la actividad A3C3 con algún Medio del árbol de objetivos).

✓: 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.

Aspecto Susceptible de Mejora número 3.

La Dirección General de Movilidad deberá analizar y modificar los Medios del Árbol de objetivos o los niveles registrados en la MIR, que correspondan, de tal manera que exista congruencia y correspondencia entre los datos plasmados de estos dos instrumentos.

7. RESPECTO A LAS ACTIVIDADES.

Conclusión:

Todas las actividades descritas en los componentes de la MIR del Proyecto, presentan una consecución lógica y están agrupadas de manera cronológica, permitiendo identificar la corresponsabilidad para producir los servicios del proyecto; sin embargo, dos de ellas no están redactadas de acuerdo con las reglas de sintaxis para este nivel, como se muestra a continuación:

Componente	Actividades	Comentarios
C1. Infraestructura y la calidad del servicio del SIT, ampliada y fortalecida.	A2C1. Beneficio entregado a los usuarios del SIT en viajes con el apoyo del acuerdo tarifario para el transporte público.	La Actividad descrita para el Componente NO está redactada conforme a la regla de sintaxis para este nivel de la MIR (Sustantivo derivado de un verbo] + [Complemento], ya que el verbo no está conjugado correctamente, debiendo ser el correcto, el de "entrega".
C3. Rehabilitar paraderos y terminales del SIT.	A3C3. Reforzamiento del elemento denominado "Ola" en 41 paraderos.	La Actividad descrita para el Componente NO está redactada conforme a la regla de sintaxis para este nivel de la MIR (Sustantivo derivado de un verbo] + [Complemento], ya que el verbo no está conjugado correctamente, debiendo ser el correcto, el de "refuerzo".

Aspecto Susceptible de Mejora número 4.

La Dirección General de Movilidad deberá corregir la conjugación del verbo de las dos actividades descritas en la Conclusión correspondiente, a efecto de cumplir con la sintaxis aplicable para este nivel de la MIR.

2

8. RESPECTO A LA LÓGICA VERTICAL.

A nivel de Propósito a Fin, el supuesto no cumple en su totalidad con las características planteadas en la Metodología del Marco Lógico, es decir, que sea externo, positivo y relevante, como se muestra a continuación:

Propósito	Supuesto	Fin	Irregularidad
Los usuarios del Sistema Integrado de Transporte(SIT) disfrutan de un servicio de movilidad con ampliación en su infraestructura y cobertura en el servicio y con lapsos menores de recorrido y espera.	Existe conciencia de una movilidad inclusiva, segura, ordenada y sostenible y los ciudadanos se apropian de los medios de transporte público.	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, infraestructura y ordenamiento territorial	El supuesto no cumple en su totalidad con los requisitos establecidos en la MML al no distinguirse su relevancia, ya que no se visualiza que sea un condición necesaria que debe ocurrir para el logro del propósito y por ende su contribución a la consecución del Fin.

Aspecto Susceptible de Mejora No. 5

La Dirección General de Movilidad deberá replantear el **supuesto** del nivel Propósito, de tal manera que permita identificarse su relevancia, de modo que se pueda conocer si es una condición necesaria que deba ocurrir para el logro del propósito y por ende su contribución a la consecución del Fin.

9. RESPECTO A LOS INDICADORES.

Conclusión:

Todos los indicadores registrados en la MIR del Proyecto “Mejor transporte para todas y todos”, cumplen en su totalidad con las características CREMMA (Claridad, Relevancia, Economía, Monitoreable, Adecuado, Aportación Marginal); además todos cuenta con fichas técnicas en donde se visualizan los datos de los mismos, como son los elementos del indicador (nombre del indicador, método de cálculo y variables de la fórmula, Frecuencia de medición, Unidad de medida); “Tipo de indicador”, “Dimensión”, entre otros; pero ningún nivel contiene datos en el elementos de “Meta”.

Aspecto Susceptible de Mejora No. 6

La Dirección General de Movilidad deberá completar la información correspondiente al elemento “Meta” de todos los indicadores de cada nivel de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Proyecto evaluado.

10. RESPECTO A LA LÓGICA HORIZONTAL.

Conclusión:

En todos los casos de los niveles de la MIR del Proyecto evaluado, el conjunto Objetivos-Indicadores-Medios de Verificación permite identificar que los medios son los necesarios para calcular los indicadores; asimismo, los indicadores permiten medir directa o indirectamente el objetivo al nivel (Actividades, Componentes Propósito o Fin) correspondiente.

Sin aspecto Susceptible de Mejora.

Del análisis de la evaluación realizada a la información recibida mediante oficio DGM/DST/006247/2025, se confirmó que la **Dirección General de Movilidad** aplica la Metodología del Marco Lógico, cuenta con una Matriz de Indicadores para Resultados y un Presupuesto Basado en Resultados, y de dicho análisis se detectaron **6 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 los Aspectos Susceptibles de Mejora señalados, así como los responsables de su implementación y verificación.

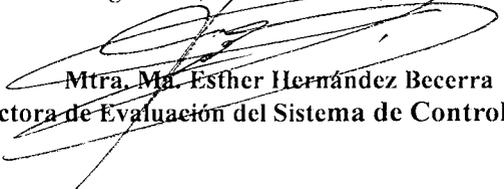
Dicho Programa de Mejora, formará parte integral del **Convenio para la Mejora Núm. PAED06-2025**, el cual deberá ser firmado por el Titular del Ente Evaluado y la Contralora Municipal, de conformidad a lo establecido en la **TRIGÉSIMA** Cláusula de los Lineamientos para la Evaluación del Desempeño de los Proyectos Presupuestarios de la Administración Pública del Municipio de León.

Para ello, este 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 Proyectos Presupuestarios de la Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno, para retroalimentar la gestión del conocimiento del tema que nos ocupa.

Sin otro particular, agradezco las atenciones al presente.

León, Gto. a 7 de septiembre del 2025

Atentamente,
“El trabajo todo lo vence”
“Somos grandes, Somos Fuertes, Somos León”


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