

León, Guanajuato a 27 de agosto de 2025

Oficio núm. CM/DESCI/6306/2025

Asunto: Informe de Evaluación de Diseño del Proyecto
"Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad".

Arq. Laura Elena Becerra García
Directora General de Obra Pública

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/3716/2025, en el que se hace de su conocimiento el inicio de la Evaluación de Diseño al Proyecto Presupuestario "Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad", 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 DGOP/1218/2025 recibidos el 25 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.

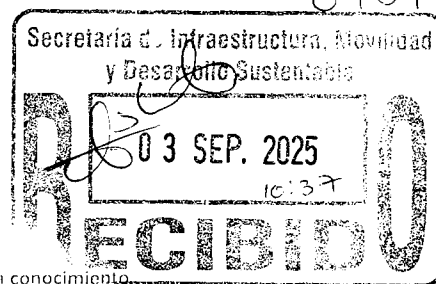
Sin más por el momento, agradezco la atención al presente.

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 conocimiento.

LPMM / ISRAEL





Contraloría Municipal

Informe de Evaluación de Diseño

**Proyecto "Soluciones integrales para
optimizar la movilidad de la ciudad"
CM-PAED05-2025**

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.....	6
5.	Conclusiones y aspectos susceptibles de mejora	9
6.	Seguimiento	¡Error! Marcador no definido.

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 "**Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad**", el propósito principal del Proyecto es la Implementación de obras de infraestructura urbana para mejorar la movilidad en diversos puntos de la ciudad.

En la información proporcionada por la Dirección General de Obra Pública, se puntualiza lo siguiente:

La movilidad urbana es el conjunto de desplazamientos que ocurren en una ciudad para llegar de un punto de interés a otro. Los principales desplazamientos en la ciudad se dan por motivos de trabajo o estudio.

Con base en información de los Censos de Población y Vivienda del INEGI para el año 2020 la población incrementó a 1 millón 721 mil 215. A partir de los registros del Censo de Población y Vivienda 2020 el municipio fue identificado como el tercero más poblado a nivel nacional y también el más poblado a nivel estatal.

Del total de población en el municipio, el 92.5% habita en la zona urbana (1 millón 593 mil 602 personas) y el 7.5% restante (127 mil 613 personas) habita en la zona rural, y se distribuye en las 7 delegaciones municipales.

Según CONAPO, para el año 2030 se proyecta que haya en León 1 millón 997 mil 423 habitantes y 2 millones 210 mil 528 para el año 2040.

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.

Caminar es uno de los principales modos de traslado a la escuela; por otro lado, está el 17.88% de personas que caminan para ir al trabajo, lo que muestra que parte importante de la población usa esta alternativa como una forma de desplazamiento para llegar a su centro de trabajo o educativo. Las banquetas son la parte fundamental de infraestructura en las vialidades ya que mediante ellas se realiza la movilidad segura a pie, a partir de áreas exclusivas para la circulación peatonal. En León existe un déficit de 116.3 km de banquetas en las vialidades del sistema vial primario, donde se presenta la mayor cantidad de viajes en la ciudad, lo que implica discontinuidad e inseguridad en el recorrido peatonal.

Las banquetas representan un área de oportunidad derivado de que, aunque existan vialidades que cuenten con dicha infraestructura, muchas de ellas no cumplen con los anchos mínimos y criterios de accesibilidad universal a partir de la normatividad municipal para la adecuada circulación peatonal de los usuarios.

En relación a los caminos de acceso y otras vialidades en los polos rurales, cerca del 85% se encuentran en estado de terracería, lo que representa un déficit de cobertura y conectividad de infraestructura vial para la zona rural y que deriva en diversas limitaciones, principalmente para el desarrollo integral de las personas que habitan en estas comunidades.

Asimismo, varias de las vías tanto de acceso como de interconexión requieren rehabilitaciones que no han sido posible.

Respecto al transporte público, 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. Lo cual ha

establecido retos en diferentes zonas de la ciudad, particularmente en los principales accesos y ejes de conectividad municipal y regional.

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.

Objetivo general del Proyecto: Existen soluciones a problemas de tráfico y accidentalidad, así como reducción de tiempos en traslados en vialidades primarias.

Objetivos particulares del Proyecto:

- Mejorar las condiciones de movilidad y conectividad en la ciudad.
- Priorizar las acciones a realizar en el Ciudad por zonas
- Mejorar los accesos a los desarrollos ubicados al norte y al poniente
- Incrementar la seguridad de peatones, ciclistas y vehículos que transitan
- Acceder de manera segura a los hospitales, universidades, servicios públicos y fraccionamientos.
- Mejorar las condiciones de circulación en las vialidades primarias, mediante lo cual se disminuirán lo accidentes

Definición de la problemática: Existe una problemática de alta concentración de vehículos en vialidades primarias convirtiéndose en puntos conflictivos, tráfico vehicular en zonas afluentes de la ciudad, así como falta de conectividad y de atención a transporte alternativo.

Situación actual:

En el Municipio de León existen problemas de tráfico, accidentalidad e incremento de tiempos en traslados en vialidades primarias. La carencia de soluciones viales y consolidación de la red vial, de mantenimiento y rehabilitación a la infraestructura vial confluyen en el incremento de accidentes.

- Los principales accesos y salidas en la zona urbana, presenta un alto flujo vehicular, una alta densidad de giros comerciales, habitacionales e industriales.
- Existen cruces a nivel inseguro con un aforo alto de vehículos, así como diversas vialidades con necesidades de señalización. (señalética).
- El Blvd. Aeropuerto es el principal acceso y salida de la ciudad, presenta un alto flujo vehicular, una alta densidad de giros comerciales, habitacionales e industriales. (zona oriente).
- No hay conectividad entre el Eje Metropolitano y el Blvd. Aeropuerto. (Zona oriente).
- La zona poniente solo cuenta con dos vías de acceso desarticuladas por falta de pavimentación de tramos aislados. (Zona poniente).
- Priorizar las acciones a realizar en este tramo del Blvd. Morelos para mitigar la problemática actual. (Zona norte).
- La Ciudad de León no cuenta con un libramiento Sur completo y de libre tránsito mediante el cual se pueda desviar tráfico cuyo destino sea Silao - San Fco del Rincón y viceversa. (Zona sur).

- los caminos de acceso y otras vialidades en los polos rurales, cerca del 85% se encuentran en estado de terracería.
- La situación de las demoras, tiempos de recorrido, calidad de servicio y condiciones de operación del transporte público en León.
- Existen vialidades del sistema vial primario parcialmente construidas con una capacidad superada. (afectaciones, derecho vial).
- 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. (bacheo).

Objetivos (estratégicos):

Dotar más y mejor infraestructura de movilidad, así como de lugares públicos que reduzcan la movilidad, sin olvidar espacios para el impulso económico, ordenamiento y desarrollo urbano, así como el fortalecimiento social Ampliando el sistema vial primario y secundario bajo una visión integral bajo un enfoque prioritario en los polígonos de desarrollo del municipio.

Objetivos (específicos):

- a) Priorizar las acciones a realizar en la zona oriente del Ciudad
- b) Priorizar las acciones a realizar en la zona poniente del Ciudad
- c) Priorizar las acciones a realizar en la zona norte del Ciudad
- d) Priorizar las acciones a realizar en la zona sur del Ciudad
- e) Rehabilitar los principales puentes de la ciudad (demoras,)
- f) Optimizar la señalética y adecuaciones geométricas en las principales vialidades de la ciudad.
- g) Liberar los Derechos de vía en las obras de infraestructura estratégica Pavimentar y mejorar las calles principales y accesos en las comunidades rurales.
- h) Pavimentar y mejorar las calles principales y accesos en las comunidades rurales.
- i) Otorgar apoyos para el mantenimiento de caminos, áreas y espacios públicos de las comunidades rurales
- j) Pavimentar calles principales y accesos en la zona urbana
- k) Rehabilitar vialidades prioritarias mediante un sistema de bacheo y mantenimiento eficiente.

Respecto al **Árbol de problemas**, contiene los siguientes elementos:

Problema Central: En el Municipio de León existen problemas de tráfico, accidentalidad e incremento de tiempos en traslados en vialidades primarias. La carencia de soluciones viales y consolidación de la red vial, de mantenimiento y rehabilitación a la infraestructura vial confluyen en el incremento de accidentes.

Causas:

- C1: Los principales accesos y salidas en la zona urbana, presenta un alto flujo vehicular.
 C1.1: Inexistente conectividad entre el Eje Metropolitano y el Blvd. Aeropuerto. (Zona oriente).
 C1.2: Necesidad de priorizar acciones en distintas zonas de la ciudad.

C2: Necesidades de señalización en diversas vialidades y cruces viales.

C2.1: La zona poniente solo cuenta con dos vías de acceso desarticuladas por falta de pavimentación de tramos aislados. (Zona poniente).

C2.2: La Ciudad de León no cuenta con un libramiento Sur completo y de libre tránsito mediante el cual se pueda desviar tráfico cuyo destino sea Silao - San Fco del Rincón y viceversa. (Zona sur).

C3: El Blvd. Aeropuerto es el principal acceso y salida de la ciudad.

C3.1 Los caminos de acceso y otras vialidades en los polos rurales, cerca del 85% se encuentran en estado de terracería.

C3.2 Existen demoras, amplios tiempos de recorrido, calidad de servicio y condiciones de operación que se requieren mejorar.

Efectos:

Efecto Superior: Existen problemas de tráfico y accidentalidad, así como reducción de tiempos en traslados en vialidades primarias.

E1: Tiempos de traslado que superan las dos horas en distintas zonas de la ciudad.

E1.1: Priorizar las acciones a realizar para mitigar la problemática actual en distintas zonas de la ciudad.

E2: Existen vialidades del sistema vial primario parcialmente construidas con una capacidad superada.

E2.1: Riesgo de accidentalidad por falta de señalética.

E3: En Blvd. Aeropuerto se presenta un alto flujo vehicular, una alta densidad de giros comerciales, habitacionales e industriales. (zona oriente).

E3.1: Mala percepción en tiempo, calidad y condiciones de operación.

Respecto al **Árbol de objetivos**, contiene los siguientes elementos:

Objetivo central: Dotar más y mejor infraestructura de movilidad, así como de lugares públicos que reduzcan la movilidad, sin olvidar espacios para el impulso económico, ordenamiento y desarrollo urbano, así como el fortalecimiento social Ampliando el sistema vial primario y secundario bajo una visión integral bajo un enfoque prioritario en los polígonos de desarrollo del municipio.

Medios:

M1. Mejora de las condiciones de movilidad y conectividad en la ciudad.

M1.2 Acceso de forma segura a los hospitales, universidades, servicios públicos y fraccionamientos.

M1.3 Búsqueda de apoyos financieros para el mantenimiento los pavimentos y arroyos vehiculares.

M2. Priorización de las acciones a realizar en el Ciudad por zonas.

M2.1 Suficiencia presupuestal para la construcción de los pavimentos.

M2.2 Búsqueda de apoyos financieros para construcción de pavimentos y arroyos vehiculares.

M3. Mejora de los accesos a los desarrollos ubicados al norte y al poniente.

M3.1 Incremento de difusión de programas de concientización vial a la ciudadanía.

M3.2 Articulados sistemas de planeación y operación en la urbanización para la población.

Fines:

Fin Superior: Existen soluciones a problemas de tráfico y accidentalidad, así como reducción de tiempos en traslados en vialidades primarias.

F1. Mejores condiciones de circulación en las vialidades primarias.

F1.2 Disminución de accidentes.

F1.3 Mejora de la calidad de vida de los habitantes con la ejecución de las obras financiadas.

F2. Atención a obras priorizadas.

F2.1 Mejor funcionamiento en las calles y avenidas.

F2.2 Mejora en la movilidad de la ciudad, mitigando riesgos de accidentes.

F3. Menor tiempo de traslados, mejorando el rendimiento de las vialidades.

F3.1 Disminución costos de traslado para la población.

F3.2 Ejecución articulada de la planeación y operación en la urbanización para la población.

Respecto a la **vinculación del Proyecto evaluado, con los Objetivos de orden superior**, en el cuerpo del Diagnóstico se visualiza, en el apartado del árbol de problemas, lo siguiente:

- Plan Nacional de Desarrollo; Eje: Territorio y Desarrollo Sostenible.
- Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Guanajuato; Dimensión: Entornos regenerativos.
- Programa de Gobierno Municipal de León 2024-2027:
 - Eje Estratégico: Yo quiero a León en Movimiento.
 - Programa: Soluciones viales.
 - Proyecto: Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad.

4. Metodología de la evaluación

La evaluación del Proyecto **"Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad"** se realizó mediante un análisis de la información documental y electrónica proporcionada por el ente evaluado a través del oficio **DGOP/1218/2025** y de correos electrónicos recibidos los días 27 y 30 julio del presente año; en donde se consideraron los siguientes apartados de estudio:

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

El documento Diagnóstico del Proyecto **"Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad"** que nos fue proporcionado en archivo digital, define al problema como:

"En el Municipio de León existen problemas de tráfico, accidentalidad e incremento de tiempos en traslados en vialidades primarias. La carencia de soluciones viales y consolidación de la red vial, de mantenimiento y rehabilitación a la infraestructura vial confluyen en el incremento de accidentes."

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, siendo el propósito principal del Proyecto, la

implementación de obras de infraestructura urbana para mejorar la movilidad en diversos puntos de la ciudad.

El proyecto se enfoca en solucionar los problemas de tráfico y accidentalidad, así como reducir tiempos en traslados en vialidades primarias, con la finalidad de mejorar las condiciones de movilidad, mejorar los accesos a los desarrollos ubicados al norte y al poniente, incrementar la seguridad de peatones, ciclistas y vehículos que transitan, así como acceder de manera segura a hospitales, universidades, servicios públicos y fraccionamientos, entre otros.

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 Obra Pública, 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; Eje: Territorio y Desarrollo Sostenible.
- Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Guanajuato; Dimensión: Entornos regenerativos.
- Programa de Gobierno Municipal de León 2024-2027:
 - Eje Estratégico: Yo quiero a León en Movimiento.
 - Programa: Soluciones viales.
 - Proyecto: Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad.

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

En el documento Diagnóstico proporcionado, se observa que el Proyecto evaluado no proporciona ayudas ni subsidios a la ciudadanía, puntualizando que con base en información de los Censos de Población y Vivienda del INEGI para el año 2020, la población incrementó a 1 millón 721 mil 215, además que, del total de la población del municipio, el 92.5% habita en la zona urbana y el 7.5% habita en la zona rural; además que 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.

Por lo anterior mencionado, se visualiza que el Proyecto toma en consideración a la población en general del municipio de León, Gto. y por consiguiente, no aplican mecanismos de elegibilidad.

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

Respecto al **ÁRBOL DE PROBLEMAS** y al **ÁRBOL DE OBJETIVOS** del Proyecto "Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad", describen al problema central como ***"En el Municipio de León existen problemas de tráfico, accidentalidad e incremento de tiempos en traslados en vialidades primarias. La carencia de soluciones viales y consolidación de la red vial, de mantenimiento y rehabilitación a la infraestructura vial confluyen en el incremento de accidentes"***.

El Proyecto sí cuenta con un árbol de problemas en el que se identifica el problema central, así como sus causas y efectos, pero en el Efecto Superior se observa un párrafo que está redactado en sentido positivo, como si fuera una consecuencia de la solución del problema y no un efecto del mismo, y además otro Efecto se visualiza más como Causa y no como Fin del Problema Central.

En el árbol de problemas se observa una lógica vertical entre el problema central, las causas que lo generan, y los efectos que produce, con excepción de la situación mencionada en el párrafo anterior.

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 no se visualiza una correlación total 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); exceptuando la que existe entre el Efecto Superior con el Fin Superior, que sí cumple con esta condición.

Respecto al análisis de la sintaxis del **FIN** del Proyecto ***"Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad"***; 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 ***"El Municipio de León cuenta con acciones de infraestructura vial consolidada."***, 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), los que presenta el Proyecto están expresados como estados alcanzados y cumplen con la sintaxis de la Metodología del Marco Lógico, además de ser necesarios para la consecución del Propósito; sin embargo, con el término "Acciones" plasmado en el texto, no se identifican claramente los productos o servicios producidos.

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 que en algunos niveles se muestra incongruencia con el árbol referido, ya que éste presenta varios medios que no empatan con ningún componente o actividad, o a la inversa, actividades que no coinciden con ningún medio.

Con relación al nivel de **ACTIVIDADES**, las descritas en los componentes del Proyecto están redactadas 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).

Respecto a la **LÓGICA VERTICAL** de la MIR (objetivos-supuestos), analizamos que exista una relación causa-efecto entre las actividades y el componente correspondiente, 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".

Referente al análisis de los **INDICADORES** de la MIR, se verificó que cumplan con las características CREMA, es decir, que sean Claros, Relevantes, Económicos, Monitoreables, 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, no todos los indicadores registrados en la MIR del Proyecto, cumplen en su totalidad con las características CREMA y/o tampoco con el tipo de indicador, así como con algún Elemento.

Con 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; detectando que en un nivel no se visualiza una relación total entre el indicador y su respectivo objetivo.

5. Conclusiones y aspectos susceptibles de mejora

1. RESPECTO AL DIAGNÓSTICO.

Conclusión.

El documento Diagnóstico que nos fue proporcionado en archivo digital denominado "Diagnostico 100312", sí describe el problema central, el cual es, "En el municipio de León existen problemas de tráfico, accidentalidad e incremento de tiempos en traslados en vialidades primarias. la carencia de soluciones viales y consolidación de la red vial, de mantenimiento y rehabilitación a la infraestructura vial confluyen en el incremento de

accidentes"; especificando las causas que le dieron origen, así como los efectos que produce. De igual manera, en el mismo documento se contempla la población objetivo que es la misma del municipio de León (para el año 2020 la población incrementó a 1 millón 721 mil 215, de la cual el 92.5% habita en la zona urbana (1 millón 593 mil 602 personas) y el 7.5% restante (127 mil 613 personas) habita en la zona rural, y se distribuye en las 7 delegaciones municipales). Referente a la metodología para su cuantificación, así como el plazo para su revisión y actualización, dependen de las fuentes de información que proporcionan las instituciones mencionadas, es decir, INEGI, CONAPO y también el IMPLAN.

También se observa la alineación del Proyecto con los objetivos de orden superior, como son el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo, y el Plan de Desarrollo Municipal.

Sin Aspecto Susceptible de Mejora.

2. RESPECTO A LA POBLACIÓN.

Conclusión:

En el documento Diagnóstico que nos fue proporcionado, se visualiza que el Proyecto no proporciona ayudas ni subsidios a la ciudadanía, sino que está dirigido a la población en general de la ciudad de León, 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 No. 1

La Dirección General de Obra Pública debe 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 "Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad" y posteriormente, utilizar los resultados obtenidos para el mejoramiento del proceso.

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

Conclusión:

Del análisis realizado a la situación problema y solución del Proyecto "Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad", se concluye que cuenta con un árbol de problemas en el que se identifica el problema central, así como sus efectos y causas; sin embargo, se detectaron las siguientes irregularidades:

- En el texto del Efecto Superior se visualiza un párrafo que está redactado en sentido positivo, como si fuera una consecuencia de la solución del problema y

no un efecto del mismo; el cual es: "...así como reducción de tiempos en traslados en vialidades primarias".

- Además, el Efecto 2 (E2. "Existen vialidades del sistema vial primario parcialmente construidas con una capacidad superada"), se visualiza más como Causa y no como Fin del Problema Central.

El Proyecto 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, además de visualizarse 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; sin embargo sólo se observa 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), en el nivel del Efecto Superior con el Fin Superior; ya que todos los demás niveles de los árboles no guardan esa correlación total, 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), lo que no ocurre en este caso, como se muestra a continuación:

Árbol de Problemas		Árbol de Objetivos
Efectos	Estatus	Fines
E1. Tiempos de traslado que superan las dos horas en distintas zonas de la ciudad.	⊖	F1. Mejores condiciones de circulación en las vialidades primarias. (La correlación del Efecto con el Fin 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).
E1.1 Priorizar las acciones a realizar para mitigar la problemática actual en distintas zonas de la ciudad.	⊖	F1.1 Disminución de accidentes (La correlación del Efecto con el Fin 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).
E2. Existen vialidades del sistema vial primario parcialmente construidas con una capacidad superada.	⊖	F1.2 Mejora de la calidad de vida de los habitantes con la ejecución de las obras financiadas. (La correlación del Efecto con el Fin 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).
E2.1 Riesgo de accidentalidad por falta de señalética.	⊖	F.2 Atención a obras priorizadas. (La correlación del Efecto con el Fin 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).

Árbol de Problemas		Árbol de Objetivos
E3. En Blvd. Aeropuerto se presenta un alto flujo vehicular, una alta densidad de giros comerciales, habitacionales e industriales. (zona oriente).	⊗	F.2.1 Mejor funcionamiento en las calles y Avenidas. (La correlación del Efecto con el Fin 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).
E3.1 Mala percepción en tiempo, calidad y condiciones de operación	⊗	F.2.2 Mejora en la movilidad de la ciudad, mitigando riegos de accidentes. (La correlación del Efecto con el Fin 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).
	×	F.3 Menor tiempo de traslados, mejorando el rendimiento de las vialidades. (Este nivel del Fin no empata con ningún Efecto del árbol de problemas).
	×	F3.1 Disminución costos de traslado para la población. (Este nivel del Fin no empata con ningún Efecto del árbol de problemas).
	×	F3.2 Ejecución articulada de la planeación y operación en la urbanización para la población. (Este nivel del Fin no empata con ningún Efecto del árbol de problemas).
Problema Central	Estatus	Solución a la problemática (objetivo)
En el Municipio de León existen problemas de tráfico, accidentalidad e incremento de tiempos en traslados en vialidades primarias. La carencia de soluciones viales y consolidación de la red vial, de mantenimiento y rehabilitación a la infraestructura vial confluyen en el incremento de accidentes.	⊗	Dotar más y mejor infraestructura de movilidad, así como de lugares públicos que reduzcan la movilidad, sin olvidar espacios para para el impulso económico, ordenamiento y desarrollo urbano, así como el fortalecimiento social Ampliando el sistema vial primario y secundario bajo una visión integral bajo un enfoque prioritario en los polígonos de desarrollo del municipio. (La correlación del Problema Central con el Objetivo Central 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. Los principales accesos y salidas en la zona urbana, presentan un alto flujo vehicular.	⊗	M1 Mejora de las condiciones de movilidad y conectividad en la ciudad. (La correlación de la Causa con el Medio se visualiza de forma parcial, ya que se debe partir del árbol de problemas, buscando plantear la situación contraria, es decir, las condiciones

Árbol de Problemas		Árbol de Objetivos
		negativas se deben expresar en forma positiva).
C1.1 Inexistente conectividad entre el Eje Metropolitano y el Blvd. Aeropuerto. (Zona oriente).	⊗	M1.1 Acceso de forma segura a los hospitales, universidades, servicios públicos y fraccionamientos. (La correlación del Componente con el Objetivo Central 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).
C1.2 Necesidad de priorizar acciones en distintas zonas de la ciudad.	⊗	M1.2 Búsqueda de apoyos financieros para el mantenimiento los pavimentos y arroyos vehiculares. (La correlación del Componente con el Objetivo Central 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).
C.2 Necesidades de señalización en diversas vialidades y cruces viales.	⊗	M2 Priorización de las acciones a realizar en el Ciudad por zonas. (La correlación del Componente con el Objetivo Central 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)..
C.2.1 La zona poniente solo cuenta con dos vías de acceso desarticuladas por falta de pavimentación de tramos aislados. (Zona poniente).	⊗	M2.1 Suficiencia presupuestal para la construcción de los pavimentos. (La correlación del Componente con el Objetivo Central 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).
C.2.2 La Ciudad de León no cuenta con un libramiento Sur completo y de libre tránsito mediante el cual se pueda desviar tráfico cuyo destino sea Silao - San Fco del Rincón y viceversa. (Zona sur).	⊗	M2.2 Búsqueda de apoyos financieros para construcción de pavimentos y arroyos vehiculares. (La correlación del Componente con el Objetivo Central 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).
C.3 El Blvd. Aeropuerto es el principal acceso y salida de la ciudad.	⊗	M3 Mejora de los accesos a los desarrollos ubicados al norte y al poniente (La correlación del Componente con el Objetivo Central se visualiza de forma parcial, ya que se debe partir del árbol de problemas, buscando plantear la situación contraria, es

Árbol de Problemas		Árbol de Objetivos
		decir, las condiciones negativas se deben expresar en forma positiva).
C.3.1 Los caminos de acceso y otras vialidades en los polos rurales, cerca del 85% se encuentran en estado de terracería.	⊗	M3.1 Incremento de difusión de programas de concientización vial a la ciudadanía. (La correlación del Componente con el Objetivo Central 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).
C.3.2 Existen demoras, amplios tiempos de recorrido, calidad de servicio y condiciones de operación que se requieren mejorar.	⊗	M3.2 Articulados sistemas de planeación y operación en la urbanización para la población. (La correlación del Componente con el Objetivo Central 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).

Aspecto Susceptible de Mejora No. 2

La Dirección General de Obra Pública, deberá tomar en consideración las situaciones que se describen a continuación:

- Del árbol de problemas:
 - a) Corregir el texto del Efecto Superior, ya que se visualiza un párrafo que está redactado en sentido positivo, como si fuera una consecuencia de la solución del problema y no un efecto del mismo; este es: "...así como reducción de tiempos en traslados en vialidades primarias".
 - b) Corregir el Efecto 2 (E2. Existen vialidades del sistema vial primario parcialmente construidas con una capacidad superada), ya que se visualiza más como Causa y no como Fin del Problema Central.
- Respecto al análisis de la situación-problema y de la solución al problema, se deberá buscar la correlación completa entre la situación negativa con la positiva de todos los niveles de los árboles del Proyecto evaluado.

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 evaluado, está expresado como una situación alcanzada por la población objetivo o área de enfoque, 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 "Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad", muestran congruencia con el árbol de objetivos; ya que éste presenta medios que no empatan con ningún componente o actividad, o a la inversa, actividades que no coinciden con ningún medio, además de componentes que muestran coincidencia parcial con los medios, como se muestra a continuación:

Árbol de Objetivos		MIR
Fines	Traspaso	Fin
FS. Existen soluciones a problemas de tráfico y accidentalidad, así como reducción de tiempos en traslados en vialidades primarias.	✓	Contribuir al desarrollo de la infraestructura vial del Municipio de León Guanajuato mediante pavimentación de vialidades primarias
Solución a la problemática (objetivo)		Propósito
Dotar más y mejor infraestructura de movilidad, así como de lugares públicos que reduzcan la movilidad, sin olvidar espacios para el impulso económico, ordenamiento y desarrollo urbano, así como el fortalecimiento social Ampliando el sistema vial primario y secundario bajo una visión integral bajo un enfoque prioritario en los polígonos de desarrollo del municipio.	⊗	El Municipio de León cuenta con acciones de infraestructura vial consolidada. (No existe correspondencia completa entre los conceptos del objetivo central del árbol de objetivos, con la redacción del Propósito plasmado en la MIR del Proyecto, ya que éste último no contiene todos los elementos que componen el objetivo central, como son: lugares públicos que reduzcan la movilidad, espacios para el impulso económico, fortalecimiento social, ampliar el sistema vial bajo una visión integral y enfoque en los polígonos de desarrollo municipal; y el segundo sólo menciona acciones de infraestructura vial consolidada.)

Medios		Componentes/Actividades
M1 Mejora de las condiciones de movilidad y conectividad en la ciudad. (No se visualiza, de este Medio del árbol de objetivos, una corresponsabilidad directa con algún componente o actividad de la MIR).	⊗	C1. Acciones para mejorar la movilidad integral en la Zona Oriente implementadas. (En la MIR se visualiza una correspondencia parcial del C1 con el árbol de objetivos, ya que no todos los elementos de éste están contenidos en el componente).
M1.1 Acceso de forma segura a los hospitales, universidades, servicios públicos y fraccionamientos. (No se visualiza, de este Medio del árbol de objetivos, una corresponsabilidad directa con algún componente o actividad de la MIR).	×	A1C1. Continuación de las acciones hasta el cierre de la obra en la zona oriente de la ciudad. (No se visualiza en la MIR una corresponsabilidad directa de la actividad A1C1 con algún Medio del árbol de objetivos).
M1.2 Búsqueda de apoyos financieros para el mantenimiento los pavimentos y arroyos vehiculares. (No se visualiza, de este Medio del árbol de objetivos, una corresponsabilidad directa con algún componente o actividad de la MIR).	⊗	C2. Acciones para mejorar la movilidad integral en la Zona Poniente implementadas. (En la MIR se visualiza una correspondencia parcial del C1 con el M1 de árbol de objetivos, ya que no todos los elementos de éste último están contenidos en el componente).
M2 Priorización de las acciones a realizar en el Ciudad por zonas. (No se visualiza, de este Medio del árbol de objetivos, una corresponsabilidad directa con algún componente o actividad de la MIR).	×	A1C2. Contratación de vialidades primarias. (No se visualiza en la MIR una corresponsabilidad directa de la actividad A1C2 con algún Medio del árbol de objetivos).
M2.1 Suficiencia presupuestal para la construcción de los pavimentos. (No se visualiza, de este Medio del árbol de objetivos, una corresponsabilidad directa con algún componente o actividad de la MIR).	×	
M2.2 Búsqueda de apoyos financieros para construcción de pavimentos y arroyos vehiculares. (No se visualiza, de este Medio del árbol de objetivos, una corresponsabilidad directa con algún componente o actividad de la MIR).	×	
M3 Mejora de los accesos a los desarrollos ubicados al norte y al poniente. (No se visualiza, de este Medio del árbol de objetivos, una corresponsabilidad directa con algún componente o actividad de la MIR).	×	
M3.1 Incremento de difusión de programas de concientización vial a la ciudadanía. (No se visualiza, de este Medio del árbol de objetivos, una corresponsabilidad directa con algún componente o actividad de la MIR).	×	
M3.2 Articulados sistemas de planeación y operación en la urbanización para la población. (No se visualiza, de este Medio del árbol de objetivos, una corresponsabilidad directa con algún componente o actividad de la MIR).	×	

Fuente: Elaborado por la Dirección de Evaluación del Sistema de Control Interno, con datos del Proyecto "Soluciones integrales para optimizar la movilidad de la ciudad", proporcionados por la Dirección General de Obra Pública.

✓: 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.

Aspecto Susceptible de Mejora No. 3

La Dirección General de Obra Pública deberá analizar todos los Medios del Árbol de objetivos, determinando cuáles son necesarios y que sean potenciales componentes o en su defecto correspondan a las actividades de la MIR, y de lo contrario deberán contemplar la posibilidad de eliminarlos, con la finalidad de que exista congruencia entre los datos plasmados del Árbol de Objetivos con la Matriz de Indicadores para Resultados del Proyecto evaluado.

7. RESPECTO A LAS ACTIVIDADES.

Conclusión:

Las actividades descritas en los componentes de la MIR del Proyecto, se encuentran claramente especificadas y corresponden a las acciones del Proyecto, además de ser necesarias, sin ser prescindibles para el componente, permitiendo la corresponsabilidad para producir los bienes, además de cumplir con lo establecido en la Metodología del Marco Lógico.

Sin aspecto Susceptible de Mejora.

8. RESPECTO A LA LÓGICA VERTICAL.

Conclusión:

A nivel de Propósito a Fin de la MIR, el supuesto no cumple 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
El Municipio de León cuenta con acciones de infraestructura vial consolidada	Existen las condiciones suficientes y necesarias para la realización de las acciones programadas	Contribuir al desarrollo de la infraestructura vial del Municipio de León Guanajuato mediante pavimentación de vialidades primarias	El supuesto <u>no cumple</u> con los requisitos establecidos en la MML, ya que no se identifica si es Externo a la instancia responsable, además de no distinguirse su relevancia al no definir cuáles son esas "condiciones suficientes y necesarias" mencionadas en la redacción, lo que impide conocer si es una condición necesaria que deba ocurrir para el logro del propósito y por ende su contribución a la consecución del Fin.

Aspecto Susceptible de Mejora No. 4

La Dirección General de Obra Pública deberá replantear el supuesto del nivel Propósito, de tal manera que permita identificarse si es externo a la instancia responsable y distinguir su relevancia de tal manera 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:

No todos los indicadores registrados en la MIR del Proyecto evaluado, cumplen en su totalidad con las características CREMMA (Claridad, Relevancia, Economía,

Monitoreable, Adecuado, Aportación Marginal), ya que del Componente 1, el de "Relevancia" no se considera correcto, ya que no provee información sobre la esencia del objetivo que se quiere medir, además que tampoco cumple con el criterio "Adecuado", ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, en virtud de que el Resumen Narrativo de este nivel de la MIR puntualiza la Zona Oriente, y su indicador señala la Zona Poniente. Sin embargo, los indicadores Sí cuentan 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 de algunos niveles no se encuentra correcto el "Tipo de indicador", además de no contener ningún dato en el elemento "Meta" de todos los niveles; como se muestra en la tabla que antecede.

Aspecto Susceptible de Mejora No. 5

La Dirección General de Obra Pública deberá replantear la redacción del Indicador correspondiente al nivel de Componente 1 de la MIR del Proyecto evaluado, ya que no cumple con el Criterio de Relevancia, en virtud de que no provee información sobre la esencia del objetivo que se quiere medir, además que tampoco cumple con el criterio "Adecuado", ya que no aporta una base suficiente para evaluar el desempeño, toda vez que el Resumen Narrativo de este nivel, puntualiza la Zona Oriente, y su indicador señala la Zona Poniente. Así mismo, deberán de corregir el "Tipo de indicador" de los niveles Fin y Propósito, ya que corresponden al tipo "Estratégico" porque miden impactos, resultados y productos, y se plantean con una visión de largo plazo, además de solucionar problemas complejos. De igual manera deberán informar la Meta que corresponde a cada nivel de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Proyecto.

10. RESPECTO A LA LÓGICA HORIZONTAL.

Conclusión:

En todos los casos de los indicadores de la MIR del Proyecto evaluado, los medios son los necesarios para calcular el indicador, sin embargo, no en todos los casos la redacción del indicador es la suficiente, como es el caso del Componente 1, ya que no se visualiza una relación total entre el indicador y el objetivo de este nivel de la MIR (C1), porque la redacción del primero menciona la zona poniente y el objetivo indica zona Oriente).

Aspecto Susceptible de Mejora No. 6

La Dirección General de Obra Pública deberá contemplar la modificación del indicador correspondiente al Componente 1 de la MIR del Proyecto evaluado, ya que no se visualiza una relación total entre el indicador y el objetivo de este nivel de la MIR (C1), porque la redacción del primero menciona la zona poniente y el objetivo indica zona Oriente).

6. Seguimiento

Del análisis realizado a la información recibida mediante oficio DGOP/1218/2025 y a través de correos electrónicos, se confirmó que la **Dirección General de Obra Pública** 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 Obra Pública**, 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 de Mejora Núm. PAED05-2025**, 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, Guanajuato a 27 de agosto de 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

