



Transformando a la 2020
Universidad Tecnológica de Tijuana **40**

Programa Anual de Evaluación 2020

Ayuntamiento de Tijuana

102.- SITT.



TIJUANA

XXIII AYUNTAMIENTO 2019-2021

Índice

2

Presentación

3

Objetivo General

3

Objetivos Específicos

4

1. Datos Generales

12

2. Resultados / Productos

26

3. Cobertura.

28

4. Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora.

29

5. Conclusiones de la Evaluación

33

6. Fuentes de Información

34

7. Formato para difusión de los resultados (CONAC)

Presentación

La evaluación de la política pública en México es una herramienta fundamental para mejorar constantemente su desempeño y conocer cuáles de las acciones son o no efectivas para resolver los grandes problemas sociales y económicos que aquejan al País.

De acuerdo con el artículo 81 de la Ley General de Desarrollo Social (LGDS) el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) tiene por objeto normar y coordinar la evaluación de las Políticas y Programas de Desarrollo Social que ejecuten las dependencias públicas, así como establecer los lineamientos y criterios para la definición, identificación y medición de la pobreza, garantizando la transparencia, objetividad y rigor técnico de dichas actividades. Asimismo, en el artículo 78 de la LGDS se define que la evaluación debe ser anual.

Asimismo, los Lineamientos Generales para la Evaluación de los programas Federales de la Administración Pública Federal, emitidos por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), establecen los tipos de evaluación, entre los que se encuentra la evaluación específica de desempeño, la cual tiene como finalidad contar con una valoración del desempeño de los programas federales sociales en su ejercicio fiscal 2019 y avance del segundo cuatrimestre de 2020.

Objetivo General

Contar con una valoración del desempeño de los Programas y Acciones en su ejercicio fiscal 2019 y avance al segundo trimestre de 2020, con base en la información entregada por las unidades responsables de los programas y las unidades de evaluación de las dependencias o entidades, a través de la Metodología de evaluación específica de desempeño, para contribuir a la toma de decisiones.

Objetivos Específicos

1. Reportar los resultados y productos de los programas evaluados durante el ejercicio fiscal correspondiente, mediante el análisis de los indicadores de resultados, información programática y presupuestal, así como de los hallazgos relevantes derivados de las evaluaciones externas y otros documentos del programa.
2. Analizar el avance de las metas de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), respecto de años anteriores y el avance en relación con las metas establecidas.
3. Identificar los principales Aspectos Susceptibles de Mejora de los programas derivados de las evaluaciones externas.
4. Analizar la evolución de la cobertura y el presupuesto de los programas.
5. Identificar las fortalezas, los retos y las recomendaciones de los programas.

La metodología

La evaluación se realiza mediante trabajo de gabinete y únicamente con base en la información proporcionada por las unidades responsables de los programas y las unidades de evaluación de las dependencias o entidades.

Los apartados de la evaluación son los siguientes:

1. Datos Generales.
2. Resultados / Productos.
3. Cobertura.
4. Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora.
5. Conclusiones de la Evaluación.
6. Fuentes de Información.
7. Formato para difusión de los resultados (CONAC).

1. Datos Generales

El programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT)”, es un organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, adscrito a la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable del ayuntamiento de Tijuana, que fue creado por acuerdo de cabildo el 15 de agosto de 2014.

El cual tiene por objeto satisfacer la necesidad de transporte público integrado de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad en Tijuana, Baja California y sus áreas de influencia metropolitana, con los estándares de calidad, eficiencia, seguridad y sustentabilidad, el cual opera bajo un esquema público-privado, que busca contribuir con una mayor competitividad a la ciudad y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Presupuesto

Presupuesto autorizado, modificado y ejercido en los ejercicios fiscales 2019 y 2020.

En el año 2019 el programa conto con un presupuesto inicial de \$17,480,000.00 con una modificación a \$18,965,000.00, mientras que para 2020 su presupuesto inicial es de \$16,580,000.00 el cual no ha tenido modificaciones al 30 de junio de 2020.

Tabla 1 Estado Analítico de Ingresos.

Concepto	2019		2020	
	Inicial	Modificado	Inicial	Modificado
Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$17,480,000	\$18,965,000	\$16,580,000.00	\$16,580,000
Ingresos por venta de bienes y servicios	\$0	\$0	\$0.00	\$0
Participaciones y aportaciones	\$0	\$0	\$0.00	\$0
Presupuesto de Ingresos	\$17,480,000	\$18,965,000	\$16,580,000.00	\$16,580,000

Fuente: Estado analítico de ingresos SITT 2019 y 2020.

En 2019 del presupuesto modificado de \$17,545,000.00 pesos se devengaron \$16,121,503.00 pesos, de los cuales el 48.90% fue en Servicios Personales, el 5.04% en Materiales y

Suministros, el 29.31% en Servicios Generales, un 1.27% en Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles y 0.20% en inversión pública. Quedando un Subejercicio del 15.28 % con respecto al presupuesto modificado.

A continuación, se presente la tabla de egresos por objeto del gasto, correspondiente al año 2019:

Tabla 2 Estado Analítico de Egresos 2019.

Concepto	Egresos 2019					Subejercicio
	Aprobado	Ampliaciones/ (Reducciones)	Modificado	Devengado	Pagado	
	1	2	3 = (1+2)	4	5	
Servicios Personales	\$9,593,000	\$400,000	\$9,993,000	\$9,305,275	\$9,075,108	\$687,725
Materiales y Suministros	\$983,000	\$98,000	\$1,081,000	\$958,745	\$958,745	\$122,255
Servicios Generales	\$6,629,000	\$837,000	\$7,466,000	\$5,578,412	\$5,470,163	\$1,887,588
Bienes Muebles, inmuebles e Intangibles	\$275,000	\$150,000	\$425,000	\$241,371	\$241,371	\$183,629
Inversión Pública	\$65,000	\$ -	\$65,000	\$37,700	\$37,700	\$27,300
Total del gasto	\$17,545,000	\$1,485,000	\$19,030,000	\$16,121,500	\$15,783,087	\$2,908,497

Fuente: Estado analítico de egresos SITT 2019.

En 2020 del presupuesto modificado de \$16,580,000.00 pesos se han devengado \$5,531,793.00 pesos al segundo trimestre del año, de los cuales el 23.55% fue en Servicios Personales, el 1.62% en Materiales y Suministros, el 8.19% en Servicios Generales, un 0.00% en Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles y 0.00% en inversión pública. Teniendo por ejercer para el segundo semestre del año el 66.64% del presupuesto inicial.

A continuación, se presente la tabla de egresos por objeto del gasto, correspondiente al primer semestre del año 2020.

Tabla 3 Estado analítico de egresos.

Concepto	Egresos 2020					Subejercicio
	Aprobado	Ampliaciones/ (Reducciones)	Modificado	Devengado	Pagado	
	1	2	3 = (1+2)	4	5	
Servicios Personales	\$10,141,000	\$-	\$10,141,000	\$3,905,040	\$3,897,040	\$6,235,960
Materiales y Suministros	\$965,000	\$-	\$965,000	\$268,058	\$268,058	\$696,942
Servicios Generales	\$5,274,000	\$-	\$5,274,000	\$1,358,695	\$1,305,493	\$3,915,305
Bienes Muebles, inmuebles e Intangibles	\$200,000	\$-	\$200,000	\$-	\$-	\$200,000
Total del gasto	\$16,580,000	\$-	\$16,580,000	\$5,531,793	\$5,470,591	\$11,048,207

Fuente: Estado analítico de egresos SITT 2020.

Identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida.

En el Programa Operativo Anual para el ejercicio fiscal 2019 se menciona la población objetivo que presenta el problema como “El proyecto de movilidad del corredor puerta México El Florido,

atenderá la población de Tijuana”, correspondientes a 340,000 personas, 172,960 del sexo femenino y 167,040 del sexo masculino.

Para el año 2020 en su Programa Operativo Anual se identifica como población objetivo “Atender a la población que reside en las zonas periféricas de la ciudad de Tijuana para proveerles del servicio de transporte público masivo urbano a sus destinos de trabajo, estudio y esparcimiento”, correspondientes a 284,0800 personas beneficiadas, de las cuales 172,960 son del sexo femenino y 167,040 del sexo masculino. En la desagregación por grupo de edad se menciona que son 90, 227 de 0 a 14 años, 165,879 de 15 a 44 años, 55,708 de 45 a 64 y 28,186 de 65 y más.

Tabla 4 Población Objetivo.

POBLACIÓN OBJETIVO		
EDADES	2019	2020
0-14 AÑOS	90,227	90,227
15-44 AÑOS	165,879	165,879
45-64 AÑOS	55,708	55,708
65 O MÁS	28,186	28,186
TOTAL	340,000	340,000

Fuente: Programa Operativo Anual SITT 2019 y 2020.

Alineación del programa al Plan Nacional de Desarrollo (PND), Plan Estatal de Desarrollo (PED) y Plan Municipal de Desarrollo (PMD).

En el año 2019 el Programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT)” se encontraba alineado al PND 2013-2018, PED 2014-2019 y al PMD 2017-2019.

En el caso del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018, su alineación se encuentra en el Eje VI. “México prospero”, por medio del Objetivo 4.9 “Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica” y específicamente en la Estrategia 4.9.1 “Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia”.

Mientras que en Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2014-2019, su alineación está dentro de la Política Pública en la Estrategia 5.1 Logística y Transporte, siendo su objetivo “Garantizar la

ágil movilización de personas y el intercambio de bienes y servicios en el Estado, a través del desarrollo de infraestructura logística y de transporte multimodal con interconexiones regionales y binacionales.” y específicamente en la Línea de Acción 5.3.2.4. Apoyar la implementación de los sistemas de transporte masivo BRT de Tijuana.

En cuanto al nivel municipal la alineación del programa con el Plan Municipal de Desarrollo (PMD) 2017-2019, está en el Eje “Movilidad”, mediante la Estrategia “Mejorar los servicios de transportes públicos municipales” y directamente en la estrategia 4.2.2.3. Implementar los mecanismos para la planeación, operación y óptimo funcionamiento del Sistema Integral de Transporte”.

Tabla 5 Alineación planes estratégicos 2019.

Nivel plan de desarrollo	Línea de acción y/o estrategia	Vigencia	Descripción de la línea de acción y/o estrategia
PND	4.9.1.14	2013-2018	Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruente con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.
PED	5.3.2.4	2014-2019	Apoyar la implementación con los sistemas de transporte masivo BRT de Mexicali y Tijuana.
PMD	4.2.2.3	2017-2019	Implementar los mecanismos para la planeación, operación y óptimo funcionamiento del Sistema Integral de Transporte.

Fuente: Matriz de planeación de estrategias SITT 2019 y 2020.

El programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT), se encuentra alineado con el Plan Nacional, Estatal y el Municipal de desarrollo.

En el caso del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, su alineación se encuentra en el Eje general de “Desarrollo económico” que tiene como objetivo 3.6 “Desarrollar de manera transparente, una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que

conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.” por medio de la estrategia 3.6.3 “Desarrollar una infraestructura de transporte accesible, con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), sostenible, a costos competitivos y accesibles que amplíe la cobertura del transporte nacional y regional”.

En relación con el Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2020-2024, su alineación está dentro de la política pública 4 “Desarrollo urbano y ordenamiento del territorio”, siguiendo en la estrategia 5 “Supervisar el funcionamiento del transporte y las concesiones, permisos y autorizaciones en todas sus modalidades conforme a lo estipulado por el marco legal”, en la línea de acción 5.1 “Coordinar las acciones necesarias para garantizar el correcto funcionamiento del transporte”.

En cuanto al nivel municipal la alineación del programa con el Plan Municipal de Desarrollo (PMD) 2020-2021, está en el Eje 4 Desarrollo y movilidad en el Componente 6 Movilidad, mediante la Estrategia 4.6.1 Mejora del entorno urbano caminable y transporte público con accesibilidad universal, siguiendo con la línea de acción 4.6.1.5. Promover el mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura del transporte público.

Tabla 6 Alineación planes estratégicos 2020.

Nivel plan de desarrollo	Línea de acción y/o estrategia	Vigencia	Descripción de la línea de acción y/o estrategia
PND	3.6.3	2019-2024	Desarrollar una infraestructura de transporte accesible, con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo) sostenible a costos competitivos y accesibles, que amplíe la cobertura del transporte nacional y regional.
PED	4.3.1.5.1	2020-2024	Coordinar las acciones necesarias para garantizar el correcto funcionamiento del transporte.
PMD	4.6.1.5	2020-2021	Promover el mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura del transporte público.

Fuente: Matriz de planeación de estrategias SITT 2020.

Resumen narrativo de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) 2019 y 2020.

De acuerdo con la matriz de indicadores para resultados de ejercicio fiscal 2019, el programa tiene como fin “Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte, moderno, seguro, incluyente y eficiente”.

Su propósito es “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente”.

Cuenta con tres componentes establecidos en la MIR y cada componente cuenta con 3 actividades, que están orientados a brindar servicios de transporte masivo a la ciudadanía, a la implementación de unidades seguras, brindar calidad de servicio en el transporte público y el cumplimiento de las tarifas vigentes.

Tabla 7 Matriz de Indicadores de resultados.

NIVEL	FIN, PROPOSITO, COMPONENTE O ACTIVIDAD (RESUMEN NARRATIVO)	UNIDAD DE MEDIDA
FIN	Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte, moderno, seguro, incluyente y eficiente	Porcentaje de Cumplimiento
P1	La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente.	Porcentaje de cobertura en la ciudad
P1C1	Unidades seguras de transporte público masivo implementadas.	Porcentaje de logros atendidos
P1C1A1	Realizar el servicio de mantenimiento a infraestructura.	Porcentaje de infraestructura. Buen estado que valida el SITT
P1C1A2	Implementar programas de mantenimiento y supervisión para las unidades.	Porcentaje de cumplimiento de programa de mantenimiento
P1C2	Calidad de servicio en 2l Transporte Público Proporcionado.	Porcentaje de usuarios satisfechos
P1C2A1	Dar seguimiento a programas de capacitación incorporando la perspectiva de cajero para choferes.	Porcentaje de chofer capacitación
P1C2A2	Dar seguimiento al sistema de control y monitoreo de flota.	Porcentaje de cumplimiento de monitores de las unidades del SITT
P1C2A3	Monitorear la adecuada atención a mujeres, niñas y niños, personas adultas mayores y personas con discapacidad.	Porcentaje de cumplimiento de equidad de género
P1C3	Supervisión de la tarifa vigente	Porcentaje de cumplimiento de supervisión
P1C3A1	Dar seguimiento al sistema de control de recaudo.	Porcentaje de cumplimiento del sistema de control recaudado
P1C3A2	Desarrollar e implementar campañas de difusión incluyentes y con perspectiva de género para la ciudadanía.	Porcentaje de difusión de programa
P1C3A3	Gestionar y dirigir el programa operativo anual.	Porcentaje de cumplimiento de programa operativo anual de trabajo

Fuente: Matriz de indicadores SITT 2019.

De acuerdo con la matriz de indicadores para resultados de ejercicio fiscal 2020, el programa tiene como fin “Contribuir a la reducción de costos de transporte al usuario y reducción de tiempos de traslado para generar desarrollo económico en la metrópoli mediante el incremento de rutas integradas al SITT”. Su propósito es “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas”.

Cuenta con tres componentes establecidos en la MIR, dos componentes cuentan con 2 actividades y uno de ellos con tres actividades, que están orientadas a la capacitación a supervisores de transporte en materia de reglamentación municipal y protocolos de actos de autoridad, a la Implementación del sistema de control de recaudo y en brindar servicio respecto de la operación del subsistema 1 para combatir y eliminar la competencia desleal de transporte público.

Tabla 8 Matriz de Indicadores de resultados.

NIVEL	FIN, PROPOSITO, COMPONENTE O ACTIVIDAD (RESUMEN NARRATIVO)	UNIDAD DE MEDIDA
FIN	Contribuir a la reducción de costos de transporte al usuario y reducción de tiempos de traslado para generar desarrollo económico en la metrópoli mediante el incremento de rutas integradas al SITT	A mayor porcentaje, mayor logro de reducción en tiempos de traslado
P1	La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas	El porcentaje de cumplimiento de incremento de rutas de transporte masivo
P1C1	Equipo de supervisores de transporte implementado	El porcentaje de cumplimiento de supervisión en el transporte
P1C1A1	Capacitación a supervisores de transporte en materia de reglamentación municipal y protocolos de actos de autoridad	Porcentaje relativo a capacitación de supervisores
P1C1A2	Implementación de operativos y puntos de revisión fijos dentro de las rutas del subsistema 1	A mayor porcentaje, mayor logro en la implementación de operativos en Revisión de puntos de Revisión
P1C1A3	Implementación de programas de mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura	A mayor porcentaje obtenido, mayor logro en implementación de rehabilitación de estaciones
P1C2	Integración de las rutas de los concesionarios al SITT logrado	A mayor porcentaje, mayor logro en integración de más rutas al sistema de transporte masivo,
P1C2A1	Implementación del sistema de control de recaudo	El porcentaje se relaciona con el control a través de un sistema de recaudo automatizado
P1C2A2	Supervisión de la tarifa vigente	El porcentaje de cumplimiento de la supervisión de tarifas oficiales
P1C3	Enlaces de coordinación y convenios interinstitucionales entre dependencias a fin a la materia de transporte logrados	El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas en materia de transporte publico
P1C3A1	Brindar servicio respecto de la operación del subsistema 1 para combatir y eliminar la competencia desleal de transporte público	El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas con el fin de mejorar la operación del transporte denominado subsistema 1
P1C3A2	Supervisión de monitoreo gestión de flota	El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas mediante informes de gestión
P1C3A3	Implementación de campañas de difusión	El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas mediante desarrollo de campañas de difusión

Fuente: Matriz de indicadores SITT 2020.

Documentos Normativos SITT.

El programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT) cuenta con documentos normativos, como lo son; Reglamento Interno que tiene por objeto establecer la organización y funcionamiento, de la entidad. En la descripción de Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) se puede identificar como los Componentes, actividades, propósito y fin se encuentran apegados a dicho reglamento.

El SITT cuenta con un Manual de Organización que describe la estructura de la organización, también cuenta con un Manual de políticas internas de recursos humanos que tiene como propósito consolidar los lineamientos que regulan la administración del recurso humano, a fin

de que el mismo alcance los objetivos con eficiencia y eficacia, tanto de cada coordinación como de la Paramunicipal. Además de apegarse a las Normas técnicas paramunicipales.

Los Componentes, Actividades, Propósito y el Fin de la MIR se identifican en el Reglamento Interno del SITT.

Tabla 9 Reglamentos, lineamientos, reglas de operación.

Tipo de normatividad (catálogo)	Denominación de la norma que se reporta
Ley General	Ley General de Contabilidad Gubernamental
Ley General	Ley General de Responsabilidades Administrativas
Ley Federal	Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública
Ley Local	Ley del Servicio Civil de los Trabajadores al Servicio de los Poderes del Estado y Municipios de Baja California
Ley Local	Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Baja California
Ley Local	Ley de Presupuesto y Ejercicio del Gasto Público del Estado de Baja California
Ley Local	Ley de Responsabilidades Administrativas del Estado de Baja California
Ley Local	Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas del Estado de Baja California y sus Municipios
Ley Local	Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California
Ley Local	Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California
Reglamento	Reglamento de las Entidades Paramunicipales del Municipio de Tijuana, Baja California
Reglamento	Reglamento de Adquisiciones, Contratación de Servicios y Arrendamientos para el Municipio de Tijuana, Baja California
Reglamento	Reglamento de Bienes y Servicios del Municipio de Tijuana Baja California.
Reglamento	Reglamento de la Administración Pública Municipal del Ayuntamiento de Tijuana
Reglamento	Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable
Reglamento	Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, B.C.
Reglamento	Reglamento Interno del Organismo Municipal para la operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana B.C.
Norma	NTP-01 Compras directas por medio del fondo fijo de caja chica de las Entidades Paramunicipales
Norma	NTP-03. Pago de servicios de agua, luz y teléfono en las Entidades Paramunicipales
Norma	NTP-06. Guarda de vehículos propiedad de las Entidades Paramunicipales y su uso en horas inhábiles
Norma	NTP-07. Control de vales de gastos por comprobar en las Entidades Paramunicipales
Norma	NTP-09. Mantenimiento correctivo de vehículos, maquinaria y equipo de las Entidades Paramunicipales
Norma	NTP-13. Contrato de Comodato de las Entidades Paramunicipales
Norma	NTP-14. Baja de Bienes Muebles de Activo Fijo de las Entidades Paramunicipales
Norma	NTP-20. Prestación de Servicios Médicos a Empleados No sindicalizados de las Entidades Paramunicipales y Fideicomisos de la Administración Pública del Municipio de Tijuana, B.C

2. Resultados / Productos

De acuerdo al Árbol de Problemas del ejercicio 2019 el programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT)”, expresa que “Existe en la ciudad un transporte público masivo inadecuado e inseguro”, por lo que con los servicios que proporciona el programa se busca como de acuerdo al Árbol de Objetivos que “La población de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro, incluyente y eficiente”.

Mientras que en el Árbol de Problemas del ejercicio 2020 dice que “Altos costos de transporte y tiempos de traslado en el transporte masivo” mientras que el árbol de objetivos busca “Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante de la implementación de un sistema de transporte Moderno, Seguro, Incluyente y Eficiente”.

En el acuerdo de creación el SITT establece que su objetivo es satisfacer la necesidad de transporte público integrado de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la Ciudad de Tijuana, Baja California, y su área de influencia metropolitana (establecida en las colindancias de los límites territoriales de Tijuana), con los estándares de calidad, eficiencia, seguridad y sustentabilidad, mediante la planeación, gestión, implementación, construcción, mantenimiento y control de la operación de un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros, que opere bajo una esquema público-privado, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

Entre los servicios que otorga, están los siguientes:

De acuerdo con su reglamento interno el SITT tiene por objeto:

Satisfacer la necesidad de transporte público integrado de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la Ciudad de Tijuana, Baja California, y su área de influencia metropolitana (establecida en las colindancias de los límites territoriales de Tijuana), con los estándares de calidad, eficiencia, seguridad y sustentabilidad, mediante la planeación, gestión, implementación, construcción, mantenimiento y control de la operación de un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros, que opere bajo una esquema público-privado, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

El SITT, tiene para su debido funcionamiento las siguientes atribuciones:

I. La gestión, planeación, administración, operación, control, construcción, mantenimiento y conservación del denominado Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California;

II. La administración, operación, mantenimiento y conservación de vialidades, portales terminales, sitios y cualquier otro espacio público o privado que tenga injerencia directa con la operación del sistema, para lo cual determinara las explotaciones colaterales que conforme a las condiciones físicas, tecnológicas y de utilización del Sistema pueda llevarse a cabo para promover y beneficiar la prestación del servicio público de transporte masivo, entendido el “Sistema” como el conjunto de la infraestructura y las actividades de gestión, planeación, organización, administración, control, dirección, explotación, construcción, mantenimiento y conservación asociadas a la operación y el recaudo del servicio integral público de transporte colectivo urbano y suburbano masivo de pasajeros en el espacio Municipal de Tijuana, Baja California.

III. Construir la infraestructura asociada al Sistema en los plazos que de acuerdo al modelo operacional y la administración del recurso se tengan contemplados previamente en la planeación del SITT.

IV. Establecer, conforme a los planes de desarrollo Nacional, Estatal y Municipal, las políticas, lineamientos y objetivos para el servicio público de transporte colectivo urbano y suburbano Masivo en el sistema de transporte masivo en el Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California;

V. Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el área de influencia del Sistema;

VI. Ejercer las funciones de coordinación interinstitucional en el ámbito de metropolización;

VII. Administrar los recursos financieros, materiales y humanos de los que se disponga, para el cumplimiento de sus atribuciones;

VIII. Elaborar, contratar, consultar, evaluar y aprobar los proyectos de infraestructura del transporte que requiera el Municipio en su área específica de influencia, así como promover y dar seguimiento a la ejecución de los mismos;

- IX. Formular las políticas, contratar y elaborar los estudios técnicos relativos a la fijación de las tarifas para la prestación del servicio del denominado Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California;
- X. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por el Ayuntamiento o la autoridad en materia de Transporte que sea competente, de acuerdo con la normatividad vigente;
- XI. Garantizar que los equipos utilizados para la prestación del servicio público a su cargo, incorporen la tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental;
- XII. Celebrar, formalizar y otorgar los actos, contratos e instrumentos jurídicos necesarios para la prestación del servicio del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California;
- XIII. Garantizar la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de licitación o cuando se suspendan o se terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad con los operadores privados;
- XIV. Participar en la formulación de políticas para el desarrollo del transporte masivo en la ciudad y su área de influencia;
- XV. Colaborar con la Secretaria de Seguridad Pública Municipal, la Secretaria de Desarrollo Urbano y Ecología Municipal, la Secretaría de Movilidad Urbana Municipal, la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana, y las demás autoridades en materia de vialidad, tránsito y transporte y demás organismos o entidades competentes para garantizar la prestación del servicio;
- XVI. Administrar los recursos financieros, materiales y humanos de los que se disponga, para el cumplimiento de sus atribuciones;
- XVII. Suscribir acuerdos de colaboración y celebrar convenios y contratos con entidades públicas y privadas o con personas físicas o morales especializadas, para la realización de investigaciones, estudios y acciones conjuntas en materia de transporte público;
- XVIII. Proporcionar al Municipio el sustento técnico para la instrumentación de acciones en materia del servicio público de transporte colectivo urbano y suburbano masivo en el espacio

municipal denominado Sistema Integral de Transporte Masivo, en los términos de las leyes y reglamentos en la materia; y

XIX. En general, todas aquellas que le faculten Las leyes, reglamentos, el Acuerdo de Creación o le encomiende el Ayuntamiento o Presidente Municipal y sean inherentes a su objeto;

Indicadores de Resultados e Indicadores de Servicios y de Gestión

En este apartado se analizan los indicadores de la MIR del Programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT)”, en la MIR de 2019 se cuenta con un indicador de Fin “Contribuir A Mejorar la Movilidad en la Metrópoli Mediante la Implementación de un Sistema de Transporte, Moderno, Seguro, Incluyente y Eficiente”, un indicador de Propósito es “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente”. Para 2020 en la MIR se cuenta con un indicador Fin “Contribuir a la reducción de costos de transporte al usuario y reducción de tiempos de traslado para generar desarrollo económico en la Metrópoli mediante el incremento de rutas integradas al SITT”, un indicador de Propósito es “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas” los cuales serán analizados. Por el lado de los indicadores de servicios y gestión se analizarán los 3 indicadores de componente y 2 indicadores de actividad.

En el resumen narrativo de la MIR de 2019 el indicador del Fin es “Contribuir A Mejorar la Movilidad en la Metrópoli Mediante la Implementación de un Sistema de Transporte, Moderno, Seguro, Incluyente y Eficiente” el cual mide el número de Porcentaje de Cumplimiento de acciones realizadas en todos los temas que atiende SITT con relación a la eficacia del servicio brindado a las personas, en su ficha técnica cuenta con las siguientes características:

Tabla 10 Indicador de Fin

Nombre	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas		
Nivel	Fin		
Definición	Contribuir A Mejorar la Movilidad en la Metrópoli Mediante la Implementación de un Sistema de Transporte, Moderno, Seguro, Incluyente y Eficiente		
Sentido del indicador	Ascendente		
Método de Cálculo	(Informe Generado / Informe Programado) *100		
Unidad de Medida	Porcentaje de Cumplimiento		
Frecuencia de Medición del Indicador	Anual		
Año Base del indicador	N/D		
Meta del Indicador 2019	Valor del Indicador 2019	Avance 2018	Avance 2017
95%	95%	95%	90%

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores 2019 y a los Avances Programáticos de 2017, 2018, 2019.

En el resumen narrativo de la MIR el indicador de Propósito es “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente.” el cual mide El porcentaje de cobertura del sistema acumulada del programa SITT, en su ficha técnica de indicador cuenta con las siguientes características:

Tabla 11 Indicador de Propósito.

Nombre	Porcentaje de cobertura acumulada del Programa		
Nivel	Propósito		
Definición	La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente.		
Sentido del indicador	Ascendente		
Método de Cálculo	(Cobertura de Transporte / Cobertura programada) *100		
Unidad de Medida	Porcentaje de cobertura en la ciudad		
Frecuencia de Medición del Indicador	Semestral		
Año Base del indicador	N/D		
Meta del Indicador 2019	Valor del Indicador 2019	Avance 2018	Avance 2017
47%	48%	95%	90%

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores 2019 y a los Avances Programáticos de 2017, 2018, 2019.

El Componente C1 tiene por indicador “Porcentaje de medidas de seguridad atendidas”, el cual mide unidades seguras de transporte público masivo implementadas, en la ficha técnica de indicador cuenta con las siguientes características:

Tabla 12 Indicador de Componente P1C1.

Nombre	Porcentaje de medidas de seguridad atendidas															
Nivel	Componente															
Definición	Unidades seguras de transporte público masivo implementadas															
Sentido del indicador	Ascendente															
Método de Cálculo	(Cantidad de medidas de seguridad atendidas/Total de medidas de seguridad dictadas) *100															
Unidad de Medida	Porcentaje de logro de reportes atendidos															
Frecuencia de Medición del Indicador	Trimestral															
Año Base del indicador	N/D															
Meta del Indicador 2019				Valor del Indicador 2019				Avance 2018				Avance 2017				
25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	100%	100%	90%	80%	98%	100%	90%	75%	

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores 2019 y a los Avances Programáticos de 2017, 2018, 2019.

El Componente C2 tiene el indicador “Calidad de servicio en el transporte público masivo proporcionado”, el cual mide el porcentaje de usuarios satisfechos con el servicio, en su ficha técnica de indicador tiene las siguientes características:

Tabla 13 Indicador de Componente 2 P1C2.

Nombre	Porcentaje de usuarios satisfechos con el servicio.															
Nivel	Componente															
Definición	Calidad de servicio en el transporte público masivo proporcionado															
Sentido del indicador	Ascendente															
Método de Cálculo	(Encuestas satisfactorias/Encuestas levantadas)*100															
Unidad de Medida	Porcentaje de usuarios atendidos															
Frecuencia de Medición del Indicador	Trimestral															
Año Base del indicador	N/D															
Meta del Indicador 2019				Valor del Indicador 2019				Avance 2018				Avance 2017				
24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	24%	98%	98%	95%	95%	93%	95%	95%	90%	

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores 2019 y a los Avances Programáticos de 2017, 2018, 2019.

Mientras que el indicador del Componente C3 tiene el indicador “Supervisión de la tarifa vigente”, el cual mide el porcentaje de cumplimiento de la tarifa vigente, de acuerdo a la ficha técnica de indicador son las siguientes:

Tabla 14 Indicador de Componente P1C3.

Nombre	Porcentaje de cumplimiento en la supervisión															
Nivel	Componente															
Definición	Supervisión de la tarifa vigente															
Sentido del indicador	Ascendente															
Método de Cálculo	(Supervisión efectuadas/ Quejas programadas) *100															
Unidad de Medida	Porcentaje de cumplimiento en la supervisión															
Frecuencia de Medición del Indicador	Trimestral															
Año Base del indicador	N/D															
Meta del Indicador 2019				Valor del Indicador 2019				Avance 2018				Avance 2017				
25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	100%	100%	100%	100%	93%	95%	100%	100%	

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores 2019 y a los Avances Programáticos de 2017, 2018, 2019.

El indicador de la Actividad P1C1A1 es el “Porcentaje de revisión de las condiciones de terminales, estaciones”, el cual mide la cantidad de reportes o gestiones sobre condiciones de infraestructura atendidas, en la ficha técnica de indicador muestra las siguientes características:

Tabla 15 Indicador de Actividad P1C1A1.

Nombre	Porcentaje de revisión de las condiciones de terminales, estaciones.											
Nivel	Actividad											
Definición	Realizar el servicio de mantenimiento a infraestructura											
Sentido del indicador	Ascendente											
Método de Cálculo	(Cantidad Reportes Técnicos de buen estado / Total de reportes) *100											
Unidad de Medida	Cantidad Reportes Técnicos de buen estado											
Frecuencia de Medición del Indicador	Trimestral											
Año Base del indicador	N/D											
Meta del Indicador 2019				Valor del Indicador 2019				Avance 2018				
25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	95%	95%	95%	95%	
Avance 2017												
30%	30%	30%	35%	30%	30%	35%	30%	30%	30%	30%	30%	

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores 2019 y a los Avances Programáticos de 2017, 2018, 2019.

El indicador de la Actividad P1C2A1 es el “Porcentaje de choferes capacitados”, el cual mide el Porcentaje de choferes del SITT Capacitados, en su ficha técnica de indicador presenta las siguientes características:

Tabla 16 Indicador de Actividad P1C2A1.

Nombre	Porcentaje de choferes capacitados											
Nivel	Actividad											
Definición	Dar seguimiento a programas de capacitación, incorporando la perspectiva de género para choferes											
Sentido del indicador	Ascendente											
Método de Cálculo	(Choferes Capacitados/ Total de Choferes) *100											
Unidad de Medida	Porcentaje de choferes del SITT Capacitados											
Frecuencia de Medición del Indicador	Trimestral											
Año Base del indicador	N/D											
Meta del Indicador 2019				Valor del Indicador 2019				Avance 2018				
25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	100%	100%	98%	98%	
Avance 2017												
30%	35%	30%	30%	30%	38%	30%	35%	35%	30%	40%	30%	

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores 2019 y a los Avances Programáticos de 2017, 2018, 2019.

En el resumen narrativo de la MIR de 2020 el indicador del Fin es “Contribuir a la reducción de costos de transporte al usuario y reducción de tiempos de traslado para generar desarrollo económico en la Metrópoli mediante el incremento de rutas integradas al SITT” el cual mide el Porcentaje de reducción de tiempos de traslado en rutas con relación a la reducción de tiempos de traslado, en su ficha técnica cuenta con las siguientes características:

Tabla 17 Indicador de fin.

Nombre	Porcentaje de tiempos de traslado
Nivel	Fin
Definición	Contribuir a la reducción de costos de transporte al usuario y reducción de tiempos de traslado para generar desarrollo económico en la Metrópoli mediante el incremento de rutas integradas al SITT
Sentido del indicador	Descendente
Método de Cálculo	(Tiempo de traslado logrado/tiempo de traslado programado) * 100
Unidad de Medida	Porcentaje de reducción de tiempos de traslado en rutas de SITT
Frecuencia de Medición del Indicador	Anual
Año Base del indicador	N/D
Meta del Indicador 2020	Valor del Indicador 2020
95%	N/A

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores y a los Avances Programáticos de 2020.

En el resumen narrativo de la MIR el indicador de Propósito es “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas” el cual mide Porcentaje de incremento de rutas de transporte masivo respecto a la eficacia del incremento de rutas de transporte masivo, en su ficha técnica de indicador cuenta con las siguientes características:

Tabla 18 Indicador de Propósito.

Nombre	Incremento de rutas de transporte masivo		
Nivel	Propósito		
Definición	La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas		
Sentido del indicador	Ascendente		
Método de Cálculo	(Rutas creadas/rutas programadas a crear) * 100		
Unidad de Medida	Porcentaje de supervisiones de Transporte		
Frecuencia de Medición del Indicador	Semestral		
Año Base del indicador	N/D		
Meta del Indicador 2020	Valor del Indicador 2020		
47%	48%	47%	N/A

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores y a los Avances Programáticos de 2020.

El Componente C1 tiene por indicador “Porcentaje de medidas de supervisores de Transporte”, el cual mide el Equipo de supervisores de transporte implementado, en la ficha técnica de indicador cuenta con las siguientes características:

Tabla 19 Indicador de Componente 1 P1C1.

Nombre	Porcentaje de supervisiones de Transporte						
Nivel	Componente						
Definición	Equipo de supervisores de transporte implementado						
Sentido del indicador	Ascendente						
Método de Cálculo	(Cantidad de supervisores en operación/ cantidad de supervisores programados) * 100						
Unidad de Medida	Porcentaje de supervisiones de Transporte						
Frecuencia de Medición del Indicador	Trimestral						
Año Base del indicador	N/D						
Meta del Indicador 2020				Valor del Indicador 2020			
25%	25%	25%	25%	25%	25%	N/A	N/A

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores y a los Avances Programáticos de 2020.

El Componente C2 tiene el indicador “Porcentaje de logro de actos jurídicos”, el cual mide El logro de Integración de las rutas de los concesionarios al SITT, en su ficha técnica de indicador tiene las siguientes características:

Tabla 20 Indicador de Componente 2 P1C2.

Nombre	Porcentaje de logro de actos jurídicos						
Nivel	Componente						
Definición	Integración de las rutas de los concesionarios al SITT logrado						
Sentido del indicador	Ascendente						
Método de Cálculo	(actos jurídicos realizados/actos jurídicos programados) * 100						
Unidad de Medida	A mayor porcentaje, mayor logro en integración de más rutas al sistema de transporte masivo						
Frecuencia de Medición del Indicador	Trimestral						
Año Base del indicador	N/D						
Meta del Indicador 2020				Valor del Indicador 2020			
25%	25%	25%	25%	25%	25%	N/A	N/A

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores y a los Avances Programáticos de 2020.

Mientras que el indicador del Componente C3 tiene el indicador “Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas”, el cual mide los Enlaces de coordinación y convenios interinstitucionales entre dependencias a fin a la materia de transporte logrado, de acuerdo a la ficha técnica de indicador son las siguientes:

Tabla 21 Indicador de Componente C3.

Nombre	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas						
Nivel	componente						
Definición	Enlaces de coordinación y convenios interinstitucionales entre dependencias a fin a la materia de transporte logrados						
Sentido del indicador	ascendente						
Método de Cálculo	(informe generado/informe programado) * 100						
Unidad de Medida	El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas en materia de transporte publico						
Frecuencia de Medición del Indicador	Trimestral						
Año Base del indicador	N/D						
Meta del Indicador 2020				Valor del Indicador 2020			
25%	25%	25%	25%	25%	25%	N/A	N/A

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores 2020 y a los Avances Programáticos de 2020.

El indicador de la Actividad 1 P1C1A1 es la “Capacitación de supervisores de transporte”, el cual mide la Capacitación a supervisores de transporte en materia de reglamentación municipal y protocolos de actos de autoridad, en la ficha técnica de indicador muestra las siguientes características:

Tabla 22 Indicador de Actividad P1C1A1.

Nombre	Capacitación de supervisores de transporte								
Nivel	Actividad								
Definición	Capacitación a supervisores de transporte en materia de reglamentación municipal y protocolos de actos de autoridad								
Sentido del indicador	Ascendente								
Método de Cálculo	(supervisores capacitados/ supervisores a capacitar) * 100								
Unidad de Medida	Porcentaje relativo a capacitación de supervisores								
Frecuencia de Medición del Indicador	Trimestral								
Año Base del indicador	N/D								
Meta del Indicador 2020				Valor del Indicador 2020					
25%	25%	25%	25%	0%	0%	N/A	N/A		

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores y a los Avances Programáticos de 2020.

El indicador de la Actividad P1C2A1 es el “Control de recaudo de transporte masivo”, el cual mide la Implementación del sistema de control de recaudo, en su ficha técnica de indicador presenta las siguientes características:

Tabla 23 Indicador de Actividad P1C2A1.

Nombre	Control de recaudo de transporte masivo								
Nivel	Actividad								
Definición	Implementación del sistema de control de recaudo								
Sentido del indicador	Ascendente								
Método de Cálculo	(Informe generado/informe programado) * 100								
Unidad de Medida	El porcentaje se relaciona con el control a través de un sistema de recaudo automatizado								
Frecuencia de Medición del Indicador	Trimestral								
Año Base del indicador	N/D								
Meta del Indicador 2020				Valor del Indicador 2020					
25%	25%	25%	25%	25%	25%	N/A	N/A		

Fuente: Elaboración propia en base a las fichas de indicadores y a los Avances Programáticos de 2020.

Efectos Atribuibles

El Programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT)” no se ha sometido a una evaluación externa de impacto, la evaluación más reciente es la de Diseño en el año 2019 (o la de Consistencia y Resultados en 2018). Según el Consejo Nacional de Evaluación de la Política

de Desarrollo Social, CONEVAL Las evaluaciones de impacto permiten medir, mediante el uso de metodologías rigurosas, los efectos que un programa puede tener sobre su población beneficiaria y conocer si dichos efectos son en realidad atribuibles a su intervención. El principal reto de una evaluación de impacto es determinar qué habría pasado con los beneficiarios si el programa no hubiera existido.

La evaluación de impacto es un instrumento que contribuye a la toma de decisiones y a la rendición de cuentas, es decir, aporta información tanto para actores a nivel gerencial, como para los ciudadanos sobre la efectividad de los programas a los cuales se destina un presupuesto público. En general, este tipo de evaluación demanda un mayor tiempo y costo en su desarrollo, con respecto a los otros tipos de evaluaciones. Tomando en cuenta lo anterior, CONEVAL no define una periodicidad en su aplicación, ésta responde a las necesidades de cada programa y dependencia.

Cabe señalar que no todos los programas cuentan con las condiciones necesarias en términos de información sobre beneficiarios y no beneficiarios o de mediciones antes y después de la intervención. No obstante, para realizar este tipo de evaluación, el programa debe cumplir una serie de requisitos. Por ello, CONEVAL determinó que todo programa que pretenda desarrollar una evaluación de impacto debe previamente desarrollar un análisis de factibilidad y enviarlo al consejo.

Otros Efectos

En la Evaluación de Consistencia y Resultados que se le realizó al programa en 2018 se observó que el diseño del programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) cumple de manera satisfactoria con la mayoría de los elementos que componen la Metodología del Marco Lógico (MML) tales como los 9 indicadores de su Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) mismos que también cumplen satisfactoriamente con las características para evaluar la efectividad del programa, sin embargo, se les recomendó que el programa siga trabajando en sus debilidades como lo es la elaboración de un diagnóstico propio para revisar si el planteamiento de su problema es el adecuado o debe replantearse, de igual forma deben establecerse plazos para la revisión y actualización de las necesidades prioritarias del programa, esto con el fin de cumplir plenamente con los objetivos establecidos.

En la Evaluación de Diseño que se le realizó al programa en el 2018, se determinó entre las oportunidades elaborar un diagnóstico propio que incluya todas las causas y efectos atribuibles al problema, el programa no presento evidencia completa del dicho diagnóstico donde atienda las recomendaciones.

En cuanto a las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con las características establecidas, pero tienen el mismo nombre, se les recomendó homologar los nombres de los indicadores de nivel Actividad con los establecidos en la MIR, el programa no presento evidencia documentada de las recomendaciones realizadas.

Otros Hallazgos

En la Evaluación de Consistencia y Resultados que se le realizó al programa en 2018, se identificó como Aspecto Susceptible de Mejora que no contaba con un documento que defina como tal la población potencial, se les recomendó documentar una metodología para la definición y cuantificación de la población potencial y objetivo, sin embargo, no se presentó evidencia de dicho documento o seguimiento de tal recomendación.

Valoración

Observaciones generales sobre los indicadores seleccionados:

A continuación, se presentan los indicadores de resultados a nivel de Fin y Propósito y tres indicadores nivel Componente y dos de Actividad, mismos que se encuentran relacionados con la Matriz de Indicadores para resultados:

En relación al de Fin de 2019 “Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte, moderno, seguro, incluyente y eficiente” se identifica que está relacionado con su propósito y contribuye al Plan Nacional de Desarrollo, así como, a su Reglamento Interno, se mide de manera con sentido ascendente y su dimensión es eficacia, mientras que para 2020 “Contribuir a la reducción de costos de transporte al usuario y reducción de tiempos de traslado para generar desarrollo económico en la metrópoli mediante el incremento de rutas integradas al SITT”, se mide con sentido descendente y su dimensión es eficacia.

En su Propósito de 2019 “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente.”, está redactado como un objetivo alcanzado, incluye la

población objetivo donde habla de la población de Tijuana, se identifica lo que el programa quiere alcanzar sobre la población objetivo “Transporte masivo moderno, seguro y eficiente.”, se mide de manera semestral, con sentido ascendente y su dimensión es eficacia.

En el caso del propósito de 2020 “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas”, incluye la población objetivo donde refiere a la población de Tijuana, se identifica lo que el programa quiere alcanzar sobre la población objetivo “más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas.”, se mide de manera semestral, con sentido ascendente y su dimensión es eficacia.

Los supuestos o hipótesis definidos en la MIR para 2019, en conjunto con los componentes y actividades a través de los medios de verificación identificados permiten el logro de los objetivos planteados en el Árbol de Objetivos y con ellos con el Propósito. Para el caso del 2020, cambió el Fin y Propósito, por ende, los componentes y actividades, en ese sentido no es posible realizar el análisis de la evolución del mismo. Sin embargo, de acuerdo a la documentación presentada, los supuestos o hipótesis planteados en la MIR, pueden ser logrados a través de los medios de identificación planteados. No se presentó documento con Árbol de objetivos.

Tabla 24 Árbol de objetivos

Árbol de objetivos	Componentes y Actividades
Contribuir a mejorar la movilidad mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro, incluyente y eficiente	P1 C1 Unidades seguras de transporte público masivo implementadas
	C1 A1 Realizar el servicio de mantenimiento a infraestructura
	P1 C2 Calidad de servicio en el Transporte Público Proporcionado
	C2 A1 Dar seguimiento a programas de capacitación incorporando la perspectiva de cajero para choferes
	P1 C3 Supervisión de la tarifa vigente

Fuente: Árbol de objetivos SITT 2019

Valoración de los hallazgos identificados

El programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT)” se realizaron cambios en la formulación de los indicadores del año 2019 al año 2020, el Fin cambio, en 2019 era “Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte, moderno, seguro, incluyente y eficiente” y para 2020 es “Contribuir a la reducción de costos

de transporte al usuario y reducción de tiempos de traslado para generar desarrollo económico en la metrópoli mediante el incremento de rutas integradas al SITT” en cuanto al Propósito para 2019 “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente“, para el año 2020 “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas”; los Componentes y Actividades cambiaron al fin y propósito antes mencionado. Por lo que no se puede analizar la comparabilidad a través de ese periodo ya que no es la misma continuidad.

Con la información que se reporta en Ficha Técnica de Indicadores, el análisis de la MIR del Programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT)” demuestra que existe una relación directa entre su Fin, Propósito y Componentes, por otro lado, cada Componente está claramente alineado a sus actividades las cuales sirven para el seguimiento de los objetivos.

En cuanto a su lógica horizontal en los indicadores se mide el porcentaje de cumplimiento, cobertura, logro, usuarios, entre otros, esto con referencia a la meta lograda contra lo programado.

Con referencia a los indicadores Fin, Propósito, los Componente 1, Componente 2 y Componente 3, así como las actividades P1C1A1 y P1C2A1, cuentan con todos los datos de identificación del indicador como su nombre, la definición, área responsable, frecuencia de medición, la unidad de medida, tipo de fórmula, la interpretación del indicador, método de cálculo, el sentido en todos es ascendente para el caso de 2019, para 2020 cambia el orden del “fin” a descendente, contienen la descripción de la variables, de igual manera cuenta con el medio de verificación, se observa que los indicadores planteados en los diferentes niveles son claros.

3. Cobertura

El programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT)” no cuenta con una metodología para identificar la población potencial, en este diagnóstico solamente es posible identificar algunas de las causas, efectos y características del problema, tales como la falta de infraestructura para transporte masivo y factores económicos y ambientales, Sin embargo, no considera en su totalidad las causas o efectos que pueden repercutir durante la ejecución del programa y presentar el riesgo de no establecer de manera correcta los servicios que el programa pretende proporcionar, así como las acciones necesarias que haya de implementar para la solución del problema. Tampoco cuantifica la población que presenta el problema, por otro lado, sí define sus características en relación a su distribución geográfica y necesidades de transporte público, y especifica la ubicación territorial de la población que presenta el problema como la ciudad de Tijuana.

Población Potencial

De acuerdo al documento “Diagnostico” la Población de 314,000 personas de 523 colonias con accesibilidad directa (radio de 200m) a las rutas troncales, pretroncales y alimentadoras que corresponden a 1,037 kms de vialidades del Subsistema 1 a cargo del SITT.

Población Objetivo

Del potencial de la población, se busca el aforo correspondiente a 28,000 usuarios diarios (8.9% del potencial) por el servicio de 30 autobuses tipo padrón, prestando las rutas troncales: T101, T102 y pretroncales: P103, P107 y P502 del Subsistema 1. Cada autobús de dichas características tiene un aforo promedio diario de 935 usuarios en 8 a 11 recorridos por cada sentido del itinerario

Población Atendida

Se considera como población atendida a las personas que utilizan el servicio de transporte en Tijuana, de acuerdo a los reportes del operador tecnológico SOPROES Baja, S.A. de C.V. y del Centro de Control de Operaciones del SITT, al mes previo a la actual pandemia SARS-CoV2 (Covid-19) decretada por la Organización Mundial de Salud de la ONU y las diversas declaratorias de emergencia por riesgos sanitarios emitidas por autoridades en los tres

órdenes de gobierno, se ha registrado un promedio de 6,700 usuarios transportados en 11 unidades tipo padrón del operador SITT de Tijuana, S.A. de C.V.

Evolución de la Cobertura

De acuerdo con la información disponible, para el ejercicio fiscal 2019 y 2020, no se mostró evidencia del proceso documentado o metodología utilizada para la población potencial, la población objetivo, solo se ha atendido unos 6,700 usuarios mensuales desde el 2019, para el caso de 2020 el promedio mensual es de 2,452.03 usuarios con corte a junio de 2020.

Análisis de la Cobertura

La cobertura del programa se define en las actividades establecidas en su Programa Operativo Anual, son congruentes con lo establecido en la Matriz de Indicadores de Resultados el cual tiene identificado el problema que busca resolver el servicio de transporte masivo en Tijuana, la cobertura total del programa menciona que la población objetivo es de 28,000 usuarios diarios, lo cual no se cumple con este objetivo hasta 2019. De acuerdo a la evidencia mostrada, en promedio se atiende por día 4,480.99 usuarios lo que equivale al 16.03% de la población objetivo de 2019. Por otra parte, para 2020 se atiende en promedio por día 2,452.03 usuarios mostrando un considerable descenso de usuarios atendidos, esto debido a la contingencia sanitaria que se vive debido al COVID-19.

4. Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora

Evaluación de Resultados y Consistencia de 2018

En la evaluación de consistencia y resultados 2018, se identificaron algunos Aspectos Susceptibles de Mejora (AMS) los cuales se describen a que a continuación se detalla:

Tabla 25 Aspectos Susceptibles de Mejora 2018

Aspecto Susceptible de Mejora	Seguimiento por parte de la dependencia o paramunicipal
Existe un diagnóstico general del problema dentro del PMD 2017-2019, pero no se cuenta con uno propio	Solo se mostró una parte del documento
Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con las características establecidas, pero tienen el mismo nombre	Se homologaron los nombres de los indicadores de nivel Actividad con los establecidos en la MIR
No se cuenta con un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	No se mostró evidencia
No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial	Se presentó documento
No se cuenta con un plan estratégico inicial de donde se desprendan planes y/o proyectos encaminados a apoyar el cumplimiento del programa.	No se mostró evidencia
No utilizan las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	No se mostró evidencia
Se define la población objetivo y es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual	No se mostró evidencia
Se cuenta con un Manual de Funciones y Procedimientos que se apega al documento normativo, sin embargo, no contiene los diagramas de flujo de las actividades clave.	No se observan las recomendaciones realizadas

De acuerdo con la información proporcionada por el programa 102 SITT, no se presentó evidencia de avance.

En relación con la evaluación de Diseño de 2019, el personal de enlace menciona no haber tenido evaluación en dicho periodo.

5. Conclusiones de la Evaluación

Derivado de la evaluación del programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT)” fue posible identificar la problemática, misma que se encuentra planteada en el árbol de problema como un hecho negativo con posibilidades de ser revertido, nombrando tres factores que debe atender el programa: un servicio de transporte inadecuado, inseguro y deficiente.

El diseño del programa cuenta con bases sólidas, sin embargo, es de suma importancia trabajar en la elaboración de un diagnóstico propio para tener la posibilidad de identificar el problema principal con mayor exactitud, para evidenciar la identificación de su población objetivo y sus características.

Asimismo, se destaca la necesidad de llevar a cabo un diagnóstico de la cobertura que tiene el programa, con el fin de identificar claramente su población potencial, población objetivo y población atendida, que le permita analizar el grado de cumplimiento del programa. El no contar con un diagnóstico de la cobertura le hace imposible al programa poder medir el grado de avance que está logrando en función de su población objetivo y grado de satisfacción que tiene el usuario.

Cabe señalar la importancia de contar con una planeación estratégica que le permita al programa establecer planes y proyectos a mediano y largo plazo, con el fin de garantizar su continuidad a pesar de los cambios de administración en periodos cortos. Por otro lado, es necesario que el programa utilice los resultados de las evaluaciones realizadas a sus procesos para mejorar su gestión con base en los aspectos en que se identifiquen áreas de oportunidad.

Se encontró que se cuenta con un reglamento interno que define las atribuciones y funciones generales de los responsables del programa, así como también con un manual de funciones y procedimientos que define las actividades de apoyo. Sin embargo, resulta necesario documentar a través de diagramas de flujo los procedimientos de los procesos clave que conforman el programa para garantizar que el proceso se ejecute de manera estandarizada.

La Matriz de Indicadores de Resultados tuvo cambios en cuanto al fin, los indicadores de Componente y Actividad, que no permiten comparar su evolución en el ejercicio fiscal de 2019 y 2020.

Se recomienda incorporar la percepción de los beneficiarios y coordinar estrategias resolutivas para mejorar sus resultados.

Fortalezas

En la evaluación del programa se identifican las siguientes fortalezas:

- Tiene vinculación actualizada con los planes de desarrollo nacional, estatal y municipal vigentes.
- La Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) cumple con la lógica vertical, es decir las actividades apoyan el logro de los componentes, alineado el propósito y Fin del programa.

Así mismo, se consideran que siguen vigentes las siguientes fortalezas de la Evaluación de Consistencia y Resultados de 2018:

- El Propósito del programa está vinculado y tiene coincidencias o complementariedad con los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013-2018.
- Es posible identificar el resumen narrativo de la MIR en el documento normativo del programa.

Retos y Recomendaciones

Como aspecto susceptible de mejora se recomienda elaborar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual.

Revisar la determinación de metas anuales de los indicadores a fin de que su estimación no tienda a la debilidad, así valorar adicionar indicadores que lleven al cumplimiento de los objetivos.

Conformar un reporte del registro histórico de los cambios en el diseño del programa, así como la formulación de la MIR y en su caso los mecanismos que permitan realizar un comparativo de la evolución de los indicadores a lo largo del tiempo.

Incorporar en el Manual de Procedimientos de SSH procedimientos para el seguimiento de indicadores de resultados, articulación de la percepción de los beneficiarios y coordinación de estrategias resolutivas para mejorar la evolución de los indicadores.

Adoptar el concepto de población potencial, objetivo y atendida vigente segmentándola de manera anual.

Avances del Programa en el Ejercicio Fiscal Actual

Para el ejercicio fiscal de 2019 todos los indicadores programados en la Matriz de Indicadores para Resultado (MIR) y en el Programa Operativo Anual (POA), presentaron un cumplimiento de acuerdo a lo programado, se cumplió con el servicio de mantenimiento a infraestructura, se cumplió con la implementación de programas de mantenimiento y supervisión para las unidades y se le brindo seguimiento a programas de capacitación.

Respecto al ejercicio fiscal de 2020, observamos cambio el propósito, componentes y actividades, debido a la contingencia sanitaria por el COVID-19, se vio severamente afectado el programa 102 “Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT)”, cuyo objetivo es brindar el servicio de transporte masivo en Tijuana, con motivo del confinamiento y cierre total de escuelas, negocios, entre otros, el servicio disminuyo considerablemente.

Consideraciones sobre la evolución del presupuesto

El programa identifica y cuantifica los gastos en que incurre para su funcionamiento en el Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos por Objeto del Gasto hasta junio de 2020, de los cuales se agrupa los gastos del Programa en gastos en operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario también, presenta los gastos agrupados por partidas.

En relación con la estructura y fuentes del financiamiento, el programa obtiene como único ingreso las Transferencias del Sector Centralizado, lo que este equivale al 100% del importe correspondiente a los ingresos con los que opera dicha dependencia.

La siguiente información refiere al presupuesto aprobado, modificado y ejercido correspondiente al ejercicio fiscal del 2016 al 2020:

Tabla 26 Presupuesto Aprobado, Modificado, Ejercido

Ejercicio	Inicial	Modificado	Final	Ejercido
2016	\$15,000,000.00	\$801,206.00	\$15,801,206.00	\$14,382,595.00
2017	\$15,080,000.00	\$1,438,609.69	\$16,518,609.69	\$9,581,959.92
2018	\$32,080,000.00	-\$7,564,075.00	\$24,515,925.00	\$16,890,404.88
2019	\$17,480,000.00	\$18,965,000.00	\$24,515,925.00	\$16,121,503.00
2020	\$16,580,000.00	\$0.00	\$16,580,000.00	\$5,531,793.52

Fuente: Estado analítico de ingresos y egresos del SITT 2016-2019.

A los presupuestos del ejercicio fiscal de 2016, 2017 y 2019 se aplicaron aumento respecto al presupuesto inicial, sin embargo, no se logró devengar el 100% de los recursos del presupuesto modificado. En el caso del ejercicio fiscal de 2018 se redujo el presupuesto, sin embargo, aún con la reducción solo se logró ejercer el 69% del presupuesto asignado. En el ejercicio fiscal de 2019 no se devengó el 11% del presupuesto modificado. Mientras que para el ejercicio 2020 el presupuesto inicial no presentó modificaciones, al 30 de junio se había ejercido el 33% del presupuesto.

6. Fuentes de Información

- Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana 2017-2019.
- Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana 2020-2021.
- Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019.
- Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024.
- Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.
- Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.
- Matriz de indicadores Ejercicio Fiscal 2019.
- Matriz de indicadores Ejercicio Fiscal 2020.
- Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana.
- Programa Operativo Anual del Ejercicio Fiscal 2019, 2020.
- Árbol de Causas y Efectos del Ejercicio Fiscal 2019, 2020.
- Árbol de Problemas del Ejercicio Fiscal 2019, 2020.
- Árbol de Objetivos del Ejercicio Fiscal 2019.
- Cuarto Avance Trimestral del Ejercicio Fiscal 2019.
- Segundo Avance Trimestral del Ejercicio Fiscal 2020.
- Presupuesto de Egresos (Apertura programática).
- Presupuestos de Ingresos 2019, 2020.
- Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos a junio del 2020.
- Evaluación de Consistencia y Resultados 2018

Calidad y suficiencia de la información disponible para la evaluación

Desde el inicio de la evaluación el personal de enlace de dar seguimiento a la evaluación, proporcionaron la mayoría de la información solicitada, siendo documentos oficiales. Con ello se elaboraron los apartados de datos generales, resultados, productos, cobertura y seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora.

En este sentido también, se recibió la programación inicial de 2019 y 2020, el cierre programático de 2019 y el avance programático al 30 de junio de 2020, así como las fichas técnicas de los indicadores, a las cuales no se les incluye el año base y línea base.

Para fines comparativos se proporcionó la documentación oficial del presupuesto inicial, modificado y devengado correspondiente al ejercicio fiscal de 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020.

Cabe mencionar que, en 2020 debido al cambio de administración se modificó el propósito, componentes y acciones del programa, es por ello que se realizó el análisis comparativo de ambos ejercicios.

7. Formato para difusión de los resultados (CONAC)

1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN	
1.1 Nombre de la evaluación: Específica de Desempeño	
1.2 Fecha de inicio de la evaluación: (24/08/2020)	
1.3 Fecha de término de la evaluación: (27/11/2020)	
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre: Enrique Gamboa Pérez	Unidad administrativa: Coordinador de evaluación y seguimiento
1.5 Objetivo general de la evaluación: Contar con una valoración del desempeño de los Programas y Acciones en su ejercicio fiscal 2019 y avance al segundo trimestre de 2020, con base en la información entregada por las unidades responsables de los programas y las unidades de evaluación de las dependencias o entidades, a través de la Metodología de evaluación específica de desempeño, para contribuir a la toma de decisiones.	
1.6 Objetivos específicos de la evaluación: <ul style="list-style-type: none"> • Reportar los resultados y productos de los programas evaluados durante el ejercicio fiscal correspondiente, mediante el análisis de los indicadores de resultados, información programática y presupuestal, así como de los hallazgos relevantes derivados de las evaluaciones externas y otros documentos del programa. • Analizar el avance de las metas de los indicadores de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), respecto de años anteriores y el avance en relación con las metas establecidas. • Identificar los principales Aspectos Susceptibles de Mejora de los programas derivados de las evaluaciones externas. • Analizar la evolución de la cobertura y el presupuesto de los programas. • Identificar las fortalezas, los retos y las recomendaciones de los programas. 	
1.7 Metodología utilizada en la evaluación: Metodología del Marco Lógico y evaluación de consistencia y resultados, de acuerdo los términos de referencia del CONEVAL.	
Instrumentos de recolección de información:	
Cuestionarios <input type="checkbox"/> Entrevistas <input type="checkbox"/> Formatos <input checked="" type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/> Especifique:	
Descripción de las técnicas y modelos utilizados: Se realizaron las entrevistas y solicitud de información por medio de videoconferencias y compartiendo la información vía correo electrónico.	
2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN	
2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación: El problema planteado para 2019 por el Programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California (SITT)” en el árbol de problemas “Existe en la ciudad un transporte público masivo inadecuado e inseguro” está relacionado al árbol de objetivos en donde se expresa que “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro, incluyente y eficiente”. Este a su vez se alinea al Fin planteado en la Matriz de Indicadores para Resultado (MIR), el cual se define como “Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte, moderno, seguro, incluyente y eficiente.”	

Para 2020 el programa considera en el árbol de problemas lo siguiente “Contribuir a la reducción de costos de transporte al usuario y reducción de tiempos de traslado para generar desarrollo económico en la metrópoli mediante el incremento de rutas integradas al SITT” en el árbol de problemas menciona “Altos costos de transporte y tiempo de traslado en el transporte masivo” está relacionado al árbol de objetivos en donde se expresa que “Reducción de costos de transporte al usuario y de tiempos de traslado para generar desarrollo económico en la metrópoli” Este a su vez se alinea al Fin planteado en la Matriz de Indicadores para Resultado (MIR), el cual se define como “Contribuir a la reducción de costos de transporte al usuario y reducción de tiempos de traslado para generar desarrollo económico en la metrópoli mediante el incremento de rutas integradas al SITT”.

Así mismo, la MIR cumple con la lógica vertical, es decir, las actividades contribuyen a la entrega de los componentes, estos ayudan a realizar el propósito, este a lograr el Fin, el cual a su vez atiende el problema.

En el ejercicio 2019 se cumplió con lo programado en el POA de dicho año, mientras que para el ejercicio 2020 al cierre del segundo trimestre algunos de los indicadores no han alcanzado la meta, debido a la contingencia sanitaria del COVID-19.

Debido a los cambios de administraciones a nivel federal, estatal y municipal, el programa se alinea a los nuevos planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno.

No se le ha dado seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora surgidos en la evaluación de consistencia y resultados realizada en 2018.

2.2 Señalar cuáles son las principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), de acuerdo con los temas del programa, estrategia o instituciones

2.2.1 Fortalezas:

- Tiene vinculación actualizada con los planes de desarrollo nacional, estatal y municipal vigentes.
- La Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) cumple con la lógica vertical, es decir las actividades apoyan a entregar con los componentes, estos a su vez a lograr el propósito y este al Fin del programa, que a su vez atiende el problema.
- El programa cumple con el Propósito y contribuye al Fin.

2.2.2 Oportunidades:

- Debido a la contingencia de salud, se pueden implementar nuevos procedimientos de trabajo.
- Existe un diagnóstico general del problema, sin embargo, no se mostró evidencia documentada que haya algún procedimiento.
- Se define la población objetivo y es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual.

2.2.3 Debilidades:

- No se da seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de la evaluación realizada en 2018.
- No se cuenta con un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.
- No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial.
- No utilizan las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.

2.2.4 Amenazas:

- Ampliación de la contingencia del COVID-19.

- Restricciones presupuestales.
- Cambios en las políticas públicas en materia de servicio de transporte masivo.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación:

El programa cuenta con la alineación actualizada a los planes de desarrollo nacional, estatal y municipal. El programa operativo anual cuenta con una matriz de indicadores para resultados y cumple con la lógica vertical de la relación entre los elementos para dar el cumplimiento y atender el Fin y el problema del programa.

Es necesario elaborar un diagnóstico de la cobertura del programa, con el fin de identificar claramente su población potencial, población objetivo y población atendida.

Es necesario atender los aspectos susceptibles de mejora derivados de las evaluaciones externas.

El manual de funciones y procedimientos define las actividades de apoyo, sin embargo, no contiene los diagramas de flujo de los procesos clave.

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:

Elaborar un plan estratégico que señale los planes a mediano y largo plazo para lograr el cumplimiento del programa.

Documentar una metodología para la definición y cuantificación de la población potencial y objetivo.

Elaborar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual.

Documentar plazos de revisión y actualización del problema y variables relacionadas.

Incluir los diagramas de flujo de los procesos clave del programa en el Manual de Funciones y Procedimientos.

Atender los aspectos susceptibles de mejora de las evaluaciones externas realizadas al programa.

4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA

4.1 Nombre del coordinador de la evaluación: **José Alfonso Arredondo Castro**

4.2 Cargo: **Director de Planeación y Evaluación**

4.3 Institución a la que pertenece: **Universidad Tecnológica de Tijuana**

4.4 Principales colaboradores: **Griselda Ibeth Urias Reyna y César Fabricio Ornelas León**

4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación: **planeacion@uttijuana.edu.mx**

4.6 Teléfono (con clave lada): **664 969-47-00 Ext. 84708**

5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA(S)

5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s): 102. Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California	
5.2 Siglas: SITT	
5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s):	
5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s): Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California	
Poder Ejecutivo <input checked="" type="checkbox"/> Poder Legislativo ___ Poder Judicial ___ Ente Autónomo ___	
5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s):	
Federal ___ Estatal ___ Local <input checked="" type="checkbox"/>	
5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) programa(s): Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California	
5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s): Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California	
5.6.2 Nombre(s) de (los) titular(es) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s) (nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada):	
Teléfono: 664 638-48-79 ext. 1104	
correo electrónico: egamboa@tijuana.gob.mx enriquegamboaperez@gmail.com	
Nombre: Enrique Gamboa Pérez	Unidad administrativa: Coordinador de evaluación y seguimiento
6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN	
6.1 Tipo de contratación: Prestación de servicios	
6.1.1 Adjudicación Directa <input checked="" type="checkbox"/> 6.1.2 Invitación a tres ___ 6.1.3 Licitación Pública Nacional ___	
6.1.4 Licitación Pública Internacional ___ 6.1.5 Otro: ___ (Señalar),	
6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California	
6.3 Costo total de la evaluación: \$72,000 Pesos (Setenta y dos mil pesos 00/100)	
6.4 Fuente de Financiamiento: Recursos propios.	
7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN	
7.1 Difusión en internet de la evaluación: https://sitt.tijuana.gob.mx/cuentaPublica.aspx	
7.2 Difusión en internet del formato: https://sitt.tijuana.gob.mx/cuentaPublica.aspx	