

IV. DISEÑO DEL PROGRAMA

De acuerdo con los Términos de Referencia de la Evaluación de Consistencia y Resultados establecidos por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en este apartado se analizará la lógica y congruencia en el diseño del programa, su vinculación con la planeación sectorial y nacional, la consistencia entre el diseño y la normatividad aplicable, así como las posibles complementariedades y/o coincidencias con otros programas federales.

El Programa de Vialidad y Transporte del Municipio de Tijuana es implementado por la Dirección de Municipal de Transporte Público.

Como información documental soporte para la elaboración del diseño del programa la entidad proporcionó árbol de problemas, árbol de causas y efectos, árbol de objetivos, matriz de planeación estratégica, entre otros, en los que es posible observar que para el diseño de su programa se basó en la Metodología del Marco Lógico (MML), cumpliendo con la mayoría, más no en su totalidad de aspectos esenciales para su elaboración.

En la definición del problema por parte de la entidad se detecta una falta de precisión de la población objetivo la problemática principal, que es "Los usuarios del transporte público, no cuentan con traslados eficientes por transporte en malas condiciones", la Dependencia como población objetivo considera a Mejorar la Movilidad de la Metrópoli, la cual no define una población a la que deberá atender el programa.

Como área de oportunidad podemos citar la necesidad de rectificar el proceso de definición de la problemática principal y la población objetivo que atenderá el programa tomando en cuenta la población total que se beneficiara con la mejora de las unidades de transporte.

Es importante que durante el proceso de determinación del problema se establezca en documento fechas para su revisión o actualización y el proceso que se llevará para su adecuado seguimiento.

Es necesario que en el proceso de determinación del problema se establezca un diagnóstico en el que se determinen los orígenes de la problemática para mejorar las condiciones de la población afectada o que presenta el problema que se está definiendo y que justifica la existencia del programa.

Algunos documentos de referencia pueden ser: estudios, investigaciones del crecimiento de la población de la ciudad, así como investigaciones propias de necesidad de rutas de transporte, satisfacción del servicio, las diferentes líneas de transporte que tiene la ciudad, así como el total de unidades que existen en el padrón que deberán mejorar o bien modernizar de acuerdo a la problemática definida por la Dependencia.

Es importante partir del conocimiento de la situación real en la que se encuentra el Municipio de Tijuana en relación a vialidad y transporte con información que nos permita conocer la situación actual y hacia donde el programa se enfocará para resolver el problema, esto como parte de la planeación estratégica.

Sí existe una congruencia con las causas y efectos que se originan de la problemática, por lo tanto, se exhorta a que en la identificación de las causas y efectos se procure la participación de los involucrados y se delimite la población a la que se estará atendiendo en el programa.

La dependencia señala que no se cuenta con justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa lleva a cabo. Sin embargo, en el Plan Municipal de Desarrollo 2014-2016, existe la estrategia 3.2.1 Ampliar y modernizar el servicio de transporte público para mejorar la conectividad y productividad del municipio, en los cuales se puede considerar referencia teórica que justifica el tipo de intervención que lleva a cabo el programa. En el análisis es posible mencionar que se debe partir de información que proponga lograr un mayor impacto en la otorgación de los servicios públicos y apoyos a los ciudadanos.

La dependencia señala no contar con un vínculo del propósito del programa con los objetivos de un programa sectorial, especial, institucional o nacional. Sin embargo, en el análisis que forma parte del nuestro proceso de evaluación, se aprecia una referencia con el Programa Sectorial “Comunicaciones y Transporte”, de la de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte del Gobierno Federal, en el objetivo Núm. 3 Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida, el cual está vinculado a las acciones que realiza la Dependencia. El logro del propósito directamente no contribuye en los objetivos del programa sectorial.

Es necesario se realice un trabajo de alineación a conciencia que permita identificar claramente el impacto que se estará logrando en los diferentes ámbitos del gobierno, si están desarticulados no tendrán el mismo resultado en la población objetivo.

Sin embargo, y derivado a que en noviembre de 2016 inicia una nueva administración municipal la programación actual se encuentra en proceso de alineación con el Plan en mención.

Es preciso que la Dependencia tenga claro cuál es su función y relación al Programa del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) Sistema Integral, para no confundir responsabilidades y facultades, ya que son Dependencias con normatividad, funciones y estructura independientes.

Se debe tomar como eje rector la Metodología del Marco lógico al elaborar el programa, precisando los diferentes tipos de población, potencial y objetivo, observamos que la dependencia no tiene definida la población ni general y por consiguiente la objetivo, siendo esta última donde deberá enfocar todos sus esfuerzos; la metodología para su cuantificación es primordial ya que propone una guía estructurada para lograr identificar cual es la población a la que deberá recibir los beneficios del programa de la dependencia.

Resulta necesario señalar como aspecto de mejora que como todo programa, debe contar con información de quienes reciben los servicios, de manera sistematizada, que permita llevar un control de todos y cada uno de los beneficiarios, relacionando así mismo los tipos de servicios otorgados por ciudadano para lograr una eficiente cobertura de atención ciudadana y que finalmente sea posible actualizarlo de manera anual.

Derivado del análisis de las fichas técnicas del programa proporcionado por la dependencia, se verificó que cuentan con todos los campos de los elementos requeridos, sin embargo, se detectó que no presentan información respecto a línea base, por tal motivo se recomienda como área susceptible de mejora, definir este elemento ya que es el punto de referencia de los indicadores a partir del cual se les dará seguimiento y también permitirá poder ser comparado en el tiempo, además logrando así establecer un mayor compromiso con los resultados que establece el programa. En la determinación de la meta del indicador del fin, del propósito y del componente se considera que no están orientadas a resultados, es decir, a dar cumplimiento con el objetivo principal del programa. Así mismo, derivado a que no se presenta una línea base, se dificulta analizar la viabilidad de la determinación del porcentaje. En cuanto a la determinación de la meta de los indicadores del fin y propósito, se señala lo siguiente, en el indicador de fin se sugiere se revise su meta y se proponga en mayor cuantía a la actual para lograr un mayor impacto en el beneficio de la población, en el indicador del propósito la unidad de medida es un reporte de la satisfacción del usuario, el cual resulta del porcentaje de quejas de los usuarios contra el total de usuarios, sin embargo la dependencia no mide las quejas ni los usuarios, permitiendo que este indicador no presente la realidad que vive actualmente la ciudadanía para buscar una mejora en el servicio.

A continuación se presentan de manera más específica los hallazgos: En el indicador de transporte modernizado que corresponde al Fin, en el método de cálculo, los valores para determinar las variables son inexistentes, permitiendo con ello no medirse correctamente, es decir no existen parámetros de medición, solo el concepto como por ejemplo: unidades

sustitutas de padrón y las unidades de padrón. No existen metas definidas trimestralmente.

En el indicador del propósito que es medir el porcentaje de los usuarios conformes por el servicio recibido, en el método de cálculo, los valores para

determinar las variables son inexistentes, permitiendo con ello no medirse correctamente, es decir no existen parámetros de medición. No existen metas definidas trimestralmente.

Como aspecto susceptible de mejora podemos citar la importancia de tener claro qué se quiere medir, ya que es un factor importante para lograr congruencia en determinar si será un indicador de eficiencia, eficacia o economía. Así mismo es igual de relevante definir una línea base y meta ya que es el punto de referencia de los indicadores a partir del cual se les dará seguimiento y también permitirá poder ser comparado en el tiempo, logrando así establecer un mayor compromiso con los resultados que establece el programa.

Una prioridad que deben tener los responsables del programa, es la necesidad de ajustar la Matriz de Indicadores de Resultados con datos que puedan facilitar la medición del avance, es decir que se defina la unidad de medida de las características de las variables, para facilitar el método de cálculo del indicador y se puedan fortalecer las acciones para lograr un mayor impacto en la atención del ciudadano. El problema principal que se presenta de manera generalizada, es la información inexistente de las características de las variables.

A manera de conclusión es el apartado de “Diseño” del Programa Vialidad y Transporte, de la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana, se cita lo siguiente:

Se detectan áreas de oportunidad en la aplicación de la Metodología de Marco Lógico (MML) en la determinación de la matriz de indicadores para

resultados (identificación del problema, propósito, fin, componentes actividades, supuestos, verificación de la lógica vertical, indicadores, etc.), en función a los establecido por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL).

La determinación de la población potencial y objetivo no se encuentra correctamente establecidas, así como tener el cuidado y que sea como parte del proceso, documentar evidencias de los trabajos de planeación del programa, donde se especifique el personal que participa, los análisis realizados, las fechas y acuerdos establecidos, las alineaciones con los principales planes de gobierno como lo son sectorial, especial, institucional o nacional.