



TIJUANA

XXIII AYUNTAMIENTO 2019-2021

Programa Anual de Evaluación 2021

**Organismo Municipal para la
Operación del Sistema de
Transporte Masivo Urbano de
Pasajeros de Tijuana (SITT)**

Informe Final
Evaluación de
Consistencia y Resultados

▶ Resumen Ejecutivo



El H. XXIII Ayuntamiento de la ciudad de Tijuana, Baja California determinó llevar a cabo la evaluación de Consistencia y Resultados del ejercicio fiscal 2020, tomando como base los Términos de Referencia (TdR) del Consejo Nacional de Evaluación (CONEVAL).

La evaluación de Consistencia y Resultados analiza y valora de manera sistemática el diseño y desempeño global de los programas, para enfocarse en mejorar su gestión y por supuesto medir el logro de sus resultados con base en la matriz de indicadores de resultados, MIR.

El objetivo general es evaluar la consistencia y orientación a resultados del programa con la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados. Sus objetivos específicos son: Analizar 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, identificar si el programa cuenta con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados, examinar si el programa ha definido una estrategia de cobertura de mediano y de largo plazo y los avances presentados en el ejercicio fiscal evaluado, analizar los principales procesos establecidos en las Reglas de Operación del Programa (ROP) o en la normatividad aplicable; así como los sistemas de información con los que cuenta el programa y sus mecanismos de rendición de cuentas, identificar si el programa cuenta con instrumentos que le permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios del programa y sus resultados y examinar los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado.

Debido a ello en el presente documento se muestra un resumen de los principales hallazgos de la evaluación de Consistencia y Resultados del año 2020.

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 H. Ayuntamiento de Tijuana, del estado de Baja California, que fue creado por acuerdo de cabildo el 15 de agosto de 2014.

El objetivo del programa es satisfacer la necesidad de transporte público para 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 de la ciudad de Tijuana.

Como parte del apartado de diseño podemos expresar que la dependencia identifica su problemática como “Limitada operatividad y fluidez en cuestión de frecuencias de pasos de autobuses y tarifas de trasbordo en el Sistema Integral de Transporte de Tijuana”. Así mismo cuenta con un árbol de objetivos que señala: “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas”. El programa posee un documento de diagnóstico de la problemática, el cual considera las causas y problemáticas que atiende, la población que presenta el problema, así como su ubicación territorial, es importante mencionar que debe considerarse un plazo de revisión en el que indique el periodo de revisión y actualización.

En el apartado de planeación y resultados se cuenta con un Programa Operativo Anual, en el cual se desprenden de planes de trabajo, así mismo tienen determinadas sus metas en las Fichas Técnicas de los indicadores del programa las cuales tienen periodo de actualización. El programa si ha sido objeto de evaluaciones externas, las cuales en los últimos tres años han sido las siguientes: Consistencia y Resultados en el ejercicio 2017 y 2018 y la más reciente evaluación fue la de Diseño en el año 2020. Se debe trabajar en dar seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora pendientes.

En la cobertura y focalización del programa, se cuenta con una estrategia documentada para atender su población, posee mecanismos para identificar su población objetivo, sin embargo, no es posible identificar el grado de cobertura alcanzado en el periodo fiscal evaluado.

En el punto de operación de la presente evaluación al programa podemos mencionar que identifica y cuantifica los gastos en que incurre para su funcionamiento, cuenta con fuentes de financiamiento necesarias, las cuales provienen de ingresos propios y transferencias del sector descentralizado, en relación con la operación podemos precisar además que posee aplicaciones informáticas necesarias que permiten contar con información contable, presupuestal y programática confiable.

En el análisis precedente al apartado de la medición de resultados podemos enfatizar que el programa documenta sus principales resultados con los indicadores propios de la Matriz de Indicadores de Resultados (MIR), así como evaluaciones que no son de impacto como la presente que se está realizando en este año 2021. En los principales

hallazgos de este punto de la evaluación podemos mencionar que, si existen resultados positivos, señalando que el programa cumple con el Propósito para el cual fue creado el programa y contribuye al Fin.

Índice

Resumen Ejecutivo	2
Índice	5
Introducción	6
Características del programa	7
Tema I. Diseño del programa	10
Tema II. Planeación y Orientación a Resultados del programa	12
Tema III. Cobertura y Focalización del programa	14
Tema IV. Operación del programa	15
Tema V. Percepción de la Población Atendida del programa	18
Tema VI. Resultados del programa	19
Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones	22
Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultados	25
Conclusiones	27
Bibliografía	29
Formato para la Difusión de los Resultados de la Evaluación	30
Anexos	33

Introducción



La gestión pública en México y en el mundo cada día requiere de una mayor transparencia e innovación por ello, se han implementado evaluaciones de programas y políticas públicas que conforman un elemento clave para analizar la eficacia, eficiencia, impacto y sostenibilidad de las medidas implementadas y, a partir de la evidencia generada sobre su diseño, implementación y resultados, tomar las medidas necesarias encaminadas a su mejora. Por consiguiente, la evaluación permite identificar lo que funciona y en qué medida lo hace, los efectos de las intervenciones públicas, el avance de los objetivos, así como los aspectos que impiden la consecución de estos.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es la ley máxima que rige la vida económica, social y política en México. Durante la administración (2012-2018) se llevó a cabo una reforma mediante el decreto publicado el 10 de febrero de 2014 en el Diario Oficial de la Federación (DOF), por la que se adicionó el inciso C al artículo 26 de la Constitución, el cual señala que el Estado contará con un Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), que será un órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propios, y tendrá como funciones principales la medición de la pobreza y la evaluación de los programas, objetivos, metas y acciones de la política de desarrollo social.

Los Lineamientos Generales para la Evaluación de los programas Federales de la Administración Pública Federal, en su numeral décimo sexto fracción I, inciso a, establecen los tipos de evaluación, entre los que se encuentran la evaluación de consistencia y resultados, la evaluación de indicadores, la evaluación de procesos, la evaluación de impacto, y la evaluación específica.

El XXIII Ayuntamiento de la ciudad de Tijuana, Baja California en búsqueda de la mejora de sus programas públicos y en apego a las Leyes Federales y Estatales elabora el Programa Anual de Evaluaciones (PAE) y determinó llevar a cabo la evaluación de Consistencia y Resultados, tomando como base los Términos de Referencia (TdR) del Consejo Nacional de Evaluación (CONEVAL).

La evaluación de Consistencia y Resultados analiza sistemáticamente el diseño y desempeño global de los programas, para mejorar su gestión y medir el logro de sus resultados con base en la matriz de indicadores.

▶ Características del programa



1. Identificación del programa.

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. Las oficinas del SITT están ubicadas en Blvd. Insurgentes s/n, Colonia Azteca, C.P. 22224, Tijuana. El director es C.P. José Alonso López Sepúlveda.

2. Problema o necesidad que pretende atender.

El problema que atiende se define como “Limitada operatividad y fluidez en cuestión de frecuencias de pasos de autobuses y tarifas de trasbordo en el Sistema Integral de Transporte de Tijuana”.

3. Metas y objetivos nacionales a los que se vincula.

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) se vincula directamente con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 en sus líneas de acción: 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, así como con el Plan Estatal de Desarrollo, Plan Municipal 2019-2021. El objetivo del programa se define como: “La población de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo de transbordo entre rutas integradas”.

4. Descripción de los objetivos del programa, así como de los bienes y/o servicios que ofrece.

Los principales servicios que ofrece el programa según la Matriz de Indicadores de Resultados MIR, son los siguientes:

- I. Capacitación a supervisores de transporte.
- II. Implementación de operativos y puntos de revisión fijos dentro de las rutas del subsistema 1.
- III. Implementación de programas mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura.
- IV. Implementación del sistema de control de recaudo.
- V. Supervisión de la tarifa vigente.

- VI. Brindar servicio respecto de la operación del subsistema 1 para compartir y eliminar la competencia desleal de transporte público.
- VII. Supervisor de monitoreo gestión de flota.
- VIII. Implementación de campañas de difusión.

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

La población objetivo se define en el documento "Programa Operativo Anual 2020". La población esta desagregada en hombres y mujeres y por rango de edades, mostrando un total de 318,895 mujeres y 361,105 hombres, en total son 680,000 población potencial del presente programa.

Menciona como metodología para su cuantificación de la siguiente manera en su documento diagnóstico:

Población Potencial: 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:** De acuerdo a los reportes del operador tecnológico SOPROES Baja, S.A. de C.V. y el 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 diarios transportados en 11 unidades tipo padrón del operador SITT de Tijuana, S.A. de C.V.

6. Cobertura y mecanismos de focalización.

En el análisis realizado a la documentación y evidencia presentada del programa no fue posible verificar los mecanismos de cobertura documentada, sin embargo, si existe evidencia de los avances en los informes trimestrales que muestra la dependencia.

7. Presupuesto aprobado 2020.

El presupuesto aprobado para el programa en el año 2020 fue de \$ 16,580,000.00, del cual se ejerció \$ 12,597,869.00 pesos.

8. Principales metas de Fin, Propósito y Componentes.

Las metas principales son las siguientes: el Fin tiene como meta 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 Propósito la meta es: la población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas.

9. Valoración del diseño del programa respecto a la atención del problema o necesidad

Respecto al diseño del programa es importante mencionar que es congruente con la detección del problema en la Ciudad de Tijuana, Baja California. Así mismo cumple satisfactoriamente con lo que señala la Metodología del Marco Lógico, cabe considerar por otra parte lo relevante que es el trabajar en los aspectos susceptibles de mejora detectados para lograr con éxito el logro de las metas planteadas en el presente programa dirigido a la ciudadanía de Tijuana, Baja California.

Tema I. Diseño del programa

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) identifica su problema de la siguiente manera enunciativa: "Limitada operatividad y fluidez en cuestión de frecuencias de pasos de autobuses y tarifas de trasbordo en el Sistema Integral de Transporte de Tijuana". Como puede apreciarse está redactado de acuerdo con la metodología del Marco Lógico como un hecho negativo o una situación que se puede revertir con la atención e implementación del presente programa. El documento "Árbol de objetivos" está definido como "La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas".

La población que se tiene identificada como potencial o susceptible de ser apoyada está ubicada en la Ciudad de Tijuana. En relación con la actualización del programa podemos mencionar que cada año actualizan su Programa Operativo Anual, sin embargo, no cuentan con un documento que estipule el plazo de revisión y actualización del problema que atiende la dependencia.

Cabe resaltar que actualmente se cuenta con un documento diagnóstico que identifica la problemática que atiende el programa, así mismo el árbol de causas y efectos identifica claramente en donde se origina el problema y los efectos que tendrá la ciudad de Tijuana en caso de no atenderse dicha problemática. Señala además los diferentes tipos de población a la que debe dirigirse el programa como la potencial, objetivo y la atendida. Se logra valorar que existe una consistencia entre el diseño del programa y la normatividad aplicable.

El programa 102 del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT), cuenta con una precisa justificación teórica documentada, esto es posible validarlo con Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024 en su objetivo 4. de Desarrollo urbano y ordenamiento del territorio, específicamente en la estrategia en el punto 4.3 "Movilidad y Transporte Sustentable, específicamente en el 4.3.1.5.1 Coordinar las acciones necesarias para garantizar el correcto funcionamiento del transporte. Así como la alineación del programa con el Eje 4-Ciudad Sustentable, la estrategia 4.6.1. Mejora del entorno urbano caminable y transporte público con accesibilidad universal, y en el punto 4.6.1.5. Promover el mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura del transporte público del Plan Municipal de Desarrollo 2020-2021.

En este sentido el propósito del programa está vinculado con los objetivos del programa sectorial de Comunicaciones y Transporte 2019-2024, principalmente en el Objetivo Prioritario 2: Contribuir al desarrollo del

país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.

El Propósito del programa se encuentra indirectamente vinculado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, específicamente en el objetivo 11 - Ciudades y comunidades sostenibles, donde señala que la rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados (como la recogida de residuos y los sistemas de agua y saneamiento, carreteras y transporte), lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado.

Es importante señalar que define a su población en su documento del Programa Operativo Anual 2020, la cual se encuentra desagregada en hombres y mujeres y por rango de edades, mostrando un total de 318,895 mujeres y 361,105 hombres, en total son 680,000 población potencial del presente programa, así mismo menciona en su documento de diagnóstico que sus fuentes de información es el censo INEGI 2015, sin embargo, no presenta evidencia de la definición de un plazo para su revisión y actualización de la metodología.

En este sentido se comprende que la Matriz de Indicadores de Resultados (Fin, Propósito, Componente y Actividades), es posible identificarla en su generalidad en el documento normativo del programa, el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

En el análisis precedente es posible constatar que el 100% de las fichas técnicas del programa cuentan con el 100% de las características establecidas, sin embargo, no cuentan con datos en la línea base.

En lo que respecta al diseño del programa relativo a las metas de los indicadores de la MIR estas cuentan con unidad de medida, están encauzadas a impulsar el desempeño, es decir no son laxas y son realizables, considerando los plazos y recursos financieros establecidos para el cumplimiento de estas.

El programa cuenta con metas planeadas a cumplirse de manera anual, semestral y trimestral principalmente.

Se concluye como aspectos susceptibles de mejora la actualización de la problemática que atiende la dependencia en un documento que estipule el plazo de revisión y actualización del problema así mismo se requiere la actualización de la metodología de la definición de los diferentes tipos de planeación que atiende el programa.

Tema II. Planeación y Orientación a Resultados del programa



En el presente apartado se identifica si el programa cuenta con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados. La planeación o planificación estratégica es el proceso a través del cual se declara la visión y la misión de la organización, se analiza la situación interna y externa de ésta, se establecen los objetivos generales, y se formulan las estrategias y planes necesarios para alcanzar dichos objetivos. La planeación estratégica permite a las organizaciones actuar de forma proactiva y no reactiva, da a todo el equipo de colaboradores un sentido de dirección, permite tomar mejores decisiones. Sobre la base de la planeación estratégica en que se elaboran los demás planes de la organización, tanto los planes tácticos como los operativos, por lo que un plan estratégico no se puede considerar como la suma de éstos.

En virtud de ello podemos mencionar que actualmente el programa 102 del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT), no tiene un documento que permita demostrar una planeación estratégica propia del programa, donde muestre que es el resultado de ejercicios de planeación institucionalizados. Como aspecto susceptible de mejora se sugiere desarrollar la planeación estratégica del Programa 102.

Sin embargo, el programa si cuenta con el Programa Operativo Anual del ejercicio fiscal 2020, el cual es el resultado de ejercicios de planeación institucionalizados, establece los resultados que quiere alcanzar en el fin y propósito del programa y cuenta con indicadores para medir los avances de sus resultados, tienen establecidas sus metas en las fichas técnicas de los indicadores del programa. El POA se apega a la Metodología del Marco Lógico (MML) establecido por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). Cabe mencionar que los líderes y responsables de los principales procesos, tienen determinadas sus metas en las fichas técnicas de los indicadores del programa y se revisan y actualizan cada año.

El programa del SITT si ha sido objeto de evaluaciones externas en los últimos años, entre las que destacan la de consistencia y resultados en el 2018, así como la del presente año 2021, la de diseño que fue llevada a cabo el año 2020.

Es importante resaltar que el objetivo de las diferentes evaluaciones es con la finalidad de mejorar las áreas de oportunidad que se detectan inclusive desde del diseño hasta el logro de resultados planteados en el propio programa.

La dependencia no otorgo evidencia de que utilice dichas evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión y/o sus resultados.

Como parte del seguimiento de los ASM de evaluaciones pasadas, la dependencia facilitó su documento de Trabajo como parte del seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora del programa 101 de Participación Ciudadana. En el cual estipulan 4 aspectos para seguimiento, donde se pueden observar que han sido atendidos, así mismo por parte de Tesorería se presentó un documento general que se denomina "Informe de seguimiento de aspectos susceptibles de mejora atendidos por evaluaciones anteriores al año 2021", en el cual permite constatar que fue atendida el ASM de la elaboración de un documento diagnóstico que permite detectar la problemática del programa.

El programa no recolecta información de sus beneficiarios derivado que no otorga apoyos económicos, por consecuencia no monitorea su desempeño, en este sentido el propósito va en función de favorecer y mejorar la movilidad en la metrópoli mediante de la ejecución de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente.

Cabe mencionar que como parte del seguimiento y control el programa del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) si se recolecta información para monitorear su desempeño y genera sus avances trimestrales en el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y en el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG). En sus avances trimestrales del ejercicio 2020, se refleja que corresponde a información obtenida a través del sistema informático y permite identificar el grado de avance de los indicadores de las actividades y componentes constatando que es confiable, está sistematizada, es pertinente, actualizada y disponible para monitorear su desempeño.

Se concluye como aspectos susceptibles de mejora la elaboración de la planeación estratégica propia del programa, de la cual se desprenderán los programas operativos como el POA y otros que resulten necesarios.

Tema III. Cobertura y Focalización del programa



En este apartado se analizó y examinó si el programa ha definido una estrategia de cobertura de mediano y de largo plazo y los avances presentados en el ejercicio fiscal evaluado el cual es el año 2020. Debido a ello podemos expresar de manera puntual los principales hallazgos en este apartado.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", no posee una estrategia de cobertura donde se cuantifique las metas con diferentes alcances en el tiempo, no obstante, en el documento denominado "Corredor 1 Puerta México - El Florido", en el que se presenta la configuración general del subsistema 1 del Sistema Integral de Transporte de Tijuana y el diseño operacional preciso para atender la demanda de transporte. Es imperante mencionar que el documento considera la definición de la población objetivo, considera un horizonte de mediano y largo plazo y es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, sin embargo, no cuantifica metas de cobertura de manera anual.

La dependencia si cuenta con mecanismos para identificar su población objetivo en su documento diagnóstico presentando su población potencial y objetivo, así como en Programa Operativo Anual del ejercicio fiscal del año 2020.

Es recomendable valorar si el documento denominado "Corredor 1 Puerta México - El Florido es necesaria una revisión y actualización, respecto al contexto actual de movilidad urbana en la Ciudad de Tijuana.

En relación con el grado de cobertura del programa del SITT, la dependencia no facilitó evidencia documental que permitan constatar el nivel de avance o logros, sin embargo, en el documento "Cuarto Avance Trimestral del ejercicio fiscal 2020 se puede valorar su grado de cumplimiento con respecto de sus principales componentes y actividades, logrando un cumplimiento del 95%, el 5% restante la dependencia lo justifica que derivado de la situación de la contingencia sanitaria por el COVID 19 no fue posible lograr con éxito el 100% de lo programado.

Se concluye 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, toda vez que continúa siendo un aspecto susceptible de mejora recurrente en las dos evaluaciones de consistencia y resultados del 2018 y la del ejercicio fiscal del año 2020.

Tema IV. Operación del programa



En este apartado se evalúa y analiza los principales procesos establecidos en las Reglas de Operación del Programa o en la normatividad aplicable; así como los sistemas de información con los que cuenta el programa y sus mecanismos de rendición de cuentas.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California como parte de su operación cuenta con Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, en el cual se describen además sus principales diagramas de flujo.

Cabe mencionar que los procedimientos de las acciones ejecutadas por el programa del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, SITT", si se encuentran estandarizados, lo que permite una ejecución oportuna ya que son utilizados por las instancias operadoras vinculadas al Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana. Los cuales están adheridos a los documentos normativos principales del programa como lo son el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California y el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana. Se confirma que cuenta con mecanismos documentados para dar seguimiento a la ejecución de las acciones realizadas en el Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, el cual contiene los procedimientos a realizar, así como las funciones de cada uno de los Departamentos que conforman la dependencia. Sin embargo, no se proporcionó sustento suficiente de que la información de los mecanismos se encuentre en bases de datos, plataforma tecnológica o en un sistema informático, por lo consiguiente, estos procedimientos no están sistematizados. Como parte de la difusión pública se encuentran en el siguiente enlace electrónico en la página oficial del SITT <https://sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>

El Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California cuenta con una reciente actualización, la cual tiene fecha de reforma del 21 de febrero de 2020 actualización que sustituye a la del 23 de julio de 2018, cabe señalar que únicamente se realizaron cambios en su artículo 10, la cual se encuentra en la fracción II, en el que se menciona a los integrantes

del Organismo, sufre un cambio principalmente las actividades ahora llamadas “Desarrollo Metropolitano, Planeación, Urbanismo, Obras y Servicios Públicos, y Vialidad y Movilidad Urbana”.

El área responsable de administrar el programa señala que actualmente no enfrentan problemas para la correcta transferencia de recursos a las instancias ejecutoras, debido a que Tesorería Municipal les asigna el presupuesto de manera segura y directa al programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT”.

Como parte de esta valoración es posible mencionar que 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. Este informe es un formato estandarizado del Ayuntamiento para el manejo de sus distintas Unidades Administrativas, el reporte no agrupa los gastos del programa en ninguno de los conceptos establecidos (gastos en operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital, gasto unitario), así como no los identifica por componente. Sin embargo, presenta los gastos agrupados por partidas.

En correspondencia con las principales fuentes de financiamiento para este programa, la dependencia dentro de su estructura se compensa con ingresos propios y transferencias del sector centralizado, cabe señalar que los ingresos propios solo corresponden al 9% del total del financiamiento del programa en un periodo fiscal.

Las aplicaciones informáticas o sistemas institucionales son necesarias para hacer más eficiente la operación del programa, en virtud de ello la dependencia utiliza para el logro de sus objetivos el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC), es un sistema de control para las modificaciones presupuestales y programáticas, el cual la dependencia establece y se actualiza de manera trimestral.

Así mismo como parte de sus plataformas tecnológicas o sistemas automatizados cuentan con el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG) que integra además informes generados en relación con los avances trimestrales que el SIAC no proporciona. Estos sistemas generan información al personal responsable del proceso correspondiente y están integrados, es decir, no existe discrepancia entre la información de las aplicaciones o sistemas.

Como parte de los avances de los principales indicadores del programa podemos señalar que, al cuarto trimestre de 2020, el indicador de nivel Fin “Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente”, se establece una medición anual y el cumplimiento de la meta fue lograda con éxito al 100%. Procedente del análisis del Cuarto Avance Trimestral 2020, el indicador de

nivel Propósito “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas”, se estableció una meta anual del 95%, la cual se logró cumplir de acuerdo con lo programado.

En el avance de los indicadores de nivel componente y los indicadores del ramo del nivel actividad, podemos precisar que se cumplió en un 100% con las metas a nivel componente sin embargo a nivel actividad estos no se lograron al 100% derivado que la situación sanitaria del COVID 19 afectó algunas actividades principalmente que se llevaban a cabo de manera presencial.

La transparencia y acceso a la información al ciudadano es parte de las actividades que demuestra la dependencia que lleva a cabo de manera constante, en la página web del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana <http://www.sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>, se evidencia que contiene los resultados principales del programa actualizados, información para monitorear su desempeño, el reglamento interno del organismo municipal para la operación del Sistema de Transporte Masivo urbano de pasajeros de Tijuana, BC

Actualmente la dependencia cuenta con un procedimiento para recoger y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información acorde a lo establecido en la normatividad aplicable, la página de transparencia del Ayuntamiento de Tijuana <http://www.transparencia.tijuana.gob.mx/>. Se observa que no se cuenta con evidencia en el cual la dependencia propicie la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas y a su vez genera las condiciones que coadyuven que ésta permee en los términos que señala la normatividad correspondiente.

Tema V. Percepción de la Población Atendida del programa



En este apartado de la evaluación de Consistencia y Resultados se valora e identifica si el programa cuenta con instrumentos que le permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios del programa y sus resultados.

La dependencia facilitó un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida. Sin embargo, no se mostró evidencia de su aplicación en un informe o encuestas contestadas por usuarios.

Así mismo se cuenta con un buzón de quejas y sugerencias donde los ciudadanos pueden depositar su queja por medio de un formato en dónde anotan sus datos y sus comentarios. El procedimiento para la atención está a cargo de la Sindicatura Procuradora y regulado por la Norma Técnica No. 45, en dónde describe las diferentes formas para presentar quejas, por medio del buzón, la página de internet, línea telefónica (075) y módulos de atención. Señala la forma en que se realizará la comunicación con las dependencias y la respuesta al ciudadano.

Como aspecto susceptible de mejora, es importante aprovechar ya sea diseñando un nuevo instrumento o fortalecer el ya existente que mida el grado de satisfacción de la población atendida respecto de la calidad de los servicios que ofrece la dependencia, así como del procedimiento y atención recibida por parte del personal del ente, aplicado directamente por la dependencia en su programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT".

Tema VI. Resultados del programa

En este apartado se analiza, evalúa y examina los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado.

En virtud de ello podemos precisar algunos puntos de los hallazgos principales de la presente evaluación de consistencia y resultados.

El programa documenta sus resultados a nivel de Fin y de Propósito con indicadores de la MIR, con evaluación externa de Consistencia y Resultados correspondiente al ejercicio fiscal 2017 y 2018, así como una evaluación específica de desempeño 2020, las cuales no son de impacto, que permiten identificar hallazgos relacionados con el Fin y el Propósito del programa, sin embargo, no se basa ni documenta con información de estudios o evaluaciones rigurosas nacionales o internacionales que muestran el impacto de programas similares, tampoco con hallazgos de evaluaciones de impacto.

En relación con este tema el programa mide su Fin con el indicador “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”, indicador programado a cumplirse al final del ejercicio, logrando un cumplimiento al 100% en relación con lo programado.

En este mismo sentido la dependencia en su programa mide su Propósito con el indicador “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas”, se estableció una meta anual del 95%, la cual se logró cumplir de acuerdo con lo programado.

Existen efectos positivos del programa, lo cual se ve reflejando en que los resultados son suficientes para señalar que el programa cumple con el Propósito y contribuye al Fin.

El SITT cuenta con una evaluación externa de Consistencia y Resultados correspondiente al ejercicio fiscal 2018 y una evaluación específica de desempeño del ejercicio fiscal 2020, mismas que no son de impacto, que permite identificar hallazgos relacionados con el Fin y el Propósito de este. En su evaluación específica de desempeño la cual su objetivo es 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 de Diseño. Los principales hallazgos identificados de la evaluación específica de desempeño del año 2020 muestran que el Propósito del Programa está vinculado con los objetivos del Plan Municipal de Desarrollo 2019-2021, Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024 y Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, así con uno los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Ciudades y comunidades sostenibles.

Sin embargo, el programa aun no cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares, por lo que no es posible comparar un grupo de beneficiarios con uno de no beneficiarios, las metodologías aplicadas.

En este contexto es posible precisar que no es factible llevar a cabo una evaluación de impacto al programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", por consecuencia de que no cuenta con el contexto suficiente en relación con la información sobre beneficiarios y no beneficiarios o de mediciones antes y después de la intervención.

A continuación, se presenta la clasificación respecto al grado de cumplimiento de cada apartado que compone la presente metodología de evaluación. Siendo satisfactorio aquellos elementos cuyo grado de cumplimiento es igual o mayor a 3. Como se muestra en la siguiente tabla.

NIVEL	SIGNIFICADO
0	No cumple
1	Cumple con nivel medio
2	
3	Cumple con nivel alto
4	
N/A = 4	

Considerando lo anterior expuesto, en la siguiente tabla se muestran los resultados globales de cada apartado:

APARTADOS DE EVALUACIÓN Y METODOLOGÍA				
APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL	VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO
Diseño	1-13	13	3.8	4.0
Planeación y Orientación a Resultados	14-22	9	3.8	4.0
Cobertura y Focalización	23-25	3	3.7	4.0
Operación	26-42	17	3.8	4.0
Percepción de la Población Atendida	43	1	3.0	4.0
Medición de Resultados	44-51	8	3.9	4.0
TOTAL	51	51		

Como resultados y valoraciones del programa en la presente evaluación podemos confirmar que en el apartado de Diseño de una ponderación de nivel esperado 4 el resultado de la evaluación fue de 3.8, en el apartado de Planeación y Orientación a Resultados del valor esperado de 4 se logró un resultado de 3.8, así mismo en el apartado de Cobertura y Focalización de una ponderación de nivel esperado 4 se logró un 3.7, en el nivel de Operación de 4 se logró un 3.8, en el apartado de Percepción de la Población Atendida se logró 3 del nivel máximo de 4, y finalmente en el apartado de Medición de resultados del nivel máximo de 4 se obtuvo un 3.9, podemos concluir que el programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California cumple con nivel medio alto en cada uno de los objetivos principales de la presente evaluación de Consistencia y Resultados.

Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones

Tabla 1. "Principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones"

PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	NUMERO DE PREGUNTA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
DISEÑO	Fortaleza		
	Existe un documento diagnóstico de la problemática del programa	2	Actualizar constantemente o bien definirle periodo de revisión y/o actualización
	El Propósito del programa está vinculado y tiene coincidencias o complementariedad con los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno y con un Programa Sectorial, el de Comunicaciones y Transporte	4, 5, 6, 13	
	Oportunidad		
	El crecimiento de la mancha urbana requiere de nuevos servicios como lo es el de transporte	2	Incluir en su documento de diagnóstico el crecimiento de la población a nuevas zonas que no llega el servicio de transporte
	Debilidad		
	No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	1, 2	Diseñar e implementar mecanismos que permitan que la problemática que se atiende se revise y se actualice.
Amenaza			
Nuevos servicios de transporte, más versátiles en cuanto a la movilidad de las personas como lo son UBER, Didi	1, 2	Diseñar e implementar mecanismos que permitan que la problemática que se atiende se revise y se actualice.	
PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
PLANEACIÓN Y ORIENTACIÓN A RESULTADOS	Fortaleza		
	El programa cuenta con su Programa Operativo Anual del ejercicio fiscal 2020, de acuerdo con la Metodología del Marco Lógico	15	
	Se recolecta información para monitorear su desempeño y genera sus avances trimestrales en el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y en el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG).	22	
	Oportunidad		
Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	16, 17, 18, 19, 20	Trabajar el plan para dar seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de las evaluaciones externas.	

	Debilidad		
	No cuenta con un Plan Estratégico propio de la Dependencia, de cual se desprendan otros planes	14	Trabajar en diseñar el plan con el personal clave de la dependencia
	Amenaza		
	Contingencias sanitarias, climáticas etc. que afecten el, logro de las metas e indicadores no reflejadas en su planeación estratégica	14	Considerar los riesgos en la planeación estratégica
PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
COBERTURA Y FOCALIZACIÓN	Fortaleza		
	Oportunidad		
	La población objetivo es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual	23	Trabajar en los indicadores a corto, mediano y largo plazo en cuanto a cobertura de población que pretende lograr
	Debilidad		
	No posee una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual		Trabajar en el diseño de la estrategia de cobertura
	Amenaza		
PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
OPERACIÓN	Fortaleza		
	El manual de Funciones y Procedimientos se apega al documento normativo	26, 34, 35	
	La normativa relativa al programa se encuentra actualizada	36	
	Oportunidad		
	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	38	Agrupar los gastos del Programa en los conceptos establecidos e identificarlos por componente.
	Debilidad		
	Algunos indicadores a nivel actividad no lograron el 100% de cumplimiento	41	
	Amenaza		
PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
	Fortaleza		

PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN ATENDIDA	El programa cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida	43	Trabajar en un instrumento específico para el desempeño del programa
	Oportunidad		
	Implementar un instrumento para medir el grado de satisfacción aprovechando plataformas tecnológicas	43	Aprovechar recursos y herramientas tecnológicas con información en la nube
	Debilidad		
	No se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario	43	
	Amenaza		
	PROGRAMA:		
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
MEDICIÓN DE RESULTADOS	Fortaleza		
	Hay resultados positivos del programa a nivel de Fin y de Propósito	45	
	El programa documenta sus resultados a nivel de Fin y Propósito	44	
	Oportunidad		
	No cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares	48	Valorar la información de estudios nacionales e internacionales respecto al propósito del programa
	Debilidad		
	Amenaza		

Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultados



APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL	2020		2018	
			VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO	VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO
Diseño	1-13	13	3.8	4.0	3.5	4.0
Planeación y Orientación a Resultados	14-22	9	3.8	4.0	1.4	4.0
Cobertura y Focalización	23-25	3	3.7	4.0	1.5	4.0
Operación	26-42	17	3.8	4.0	3.0	4.0
Percepción de la Población Atendida	43	1	3.0	4.0	4.0	4.0
Medición de Resultados	44-51	8	3.9	4.0	4.0	4.0
TOTAL	51	51				

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT" muestra una mejora bastante considerable en cada uno de los apartados de la presente evaluación de consistencia y resultados comparado entre el ejercicio fiscal 2020 y el 2018.

En el tema de Diseño se puede observar una mejora de 0.3 puntos, esto es especialmente al trabajo de alineación que tiene el programa y a su vinculación con los objetivos de los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno, y que se logra incorporar el documento de diagnóstico como parte importante del apartado de diseño.

En el apartado de Planeación y Orientación a Resultados se observa una mejora considerable de 2.4 puntos, esto es consecuencia principalmente porque el programa posee un Programa Operativo Anual que se apega a la Metodología del Marco Lógico establecido por el CONEVAL, así mismo que recolecta información para monitorear su desempeño y genera sus avances trimestrales en el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y en el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG) y además utiliza información de evaluaciones para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.

Igualmente, en el tema de Cobertura y Focalización también se presenta una mejora considerable de 3.2 puntos, derivado de que el programa cuenta con mecanismos para identificar su población objetivo en su documento diagnóstico presentando su población potencial y objetivo, así como en Programa Operativo Anual 2020.

Los resultados de la Operación lograron de igual manera mejorar en su nivel de ponderación con respecto al ejercicio fiscal 2018, pasando de un 3 a un 3.8 puntos de medición. Solamente en dos apartados se tuvo menos puntuación con respecto al año 2018, los cuales son: percepción de la población donde obtuvo un resultado de 3 comparado con el resultado anterior de 4 puntos, así mismo en la medición de resultados de 4 pasó a 3.9, haciendo

denotar que existe acciones de mejora que implementar en dichos apartados como lo son instrumentos de medición de la percepción de la población específicos y medibles.

Conclusiones



El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT en la presente evaluación de consistencia y resultados podemos concluir con los siguientes comentarios y apreciaciones.

En primera instancia cuenta con un documento diagnóstico que permite contar con el contexto de la situación actual que prevalece en la ciudad de Tijuana y debido a ello detecta la problemática que atiende el programa, no cuenta con una planeación estratégica propia del programa, sin embargo, si cuenta con el Programa Operativo Anual alienado al Marco Lógico. El Propósito del programa está vinculado y tiene coincidencias o complementariedad con los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno y con un Programa Sectorial, el de Comunicaciones y Transporte. No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema. Se recolecta información para monitorear su desempeño y genera sus avances trimestrales en el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y en el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG). Esto permite verificar que lo planeado efectivamente se está cumpliendo.

La población objetivo es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual, por la falta de una estrategia de cobertura de la población.

La normativa relativa al programa se encuentra vigente y por lo consiguiente alineada a las funciones que realiza la dependencia para el logro de los indicadores definidos en la Matriz de Indicadores de Resultados, MIR.

A pesar de que se mostró un instrumento para atender la percepción de la población obtenida, así como el procedimiento para la atención está a cargo de la Sindicatura Procuradora y regulado por la Norma Técnica No. 45, en dónde detalla las modalidades para presentar quejas, es necesario un instrumento que mida la satisfacción del usuario específicamente del programa y que permita emitir informes para la toma de decisiones.

En lo que respecta a la medición de resultados es necesario considerar informes nacionales o internacionales que apoyen en la actualización de la problemática, así como en la definición de las metas y objetivos del programa.

Para concluir en la presente evaluación es posible confirmar que si existen resultados positivos del programa a nivel de Fin y de Propósito.

Tabla 2. Valoración Final del programa

Nombre del Programa: 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Tema	Nivel	Justificación
Diseño	3.8	Cumple con nivel alto derivado que cuenta lógica y congruencia en el diseño del programa
Planeación y Orientación a Resultados	3.8	Cumple con nivel alto, derivado a que el programa cuenta con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados
Cobertura y Focalización	3.7	Cumple con nivel alto, derivado de que cuenta con la definición de la población y su cobertura
Operación	3.8	Cumple con nivel alto, derivado a que los principales procesos están establecidos en la normatividad aplicable; así como los sistemas de información con los que cuenta el programa y sus mecanismos de rendición de cuentas.
Percepción de la Población Atendida	3.0	Cumple con nivel alto, derivado a que el programa cuenta con instrumentos que le permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios del programa y sus resultados
Resultados	3.9	Cumple con nivel alto, derivado a que los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado fueron óptimos.
Valoración Final	3.6	

Bibliografía



- CONEVAL, Términos de Referencia de la Evaluación de Consistencia y Resultados.
- Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana 2017-2019
- Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana 2019-2021
- Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019
- Plan Estatal de Desarrollo 2019-2021
- Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024
- Ayuntamiento de Tijuana. Programa Anual de Evaluación 2021.
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2019
- Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California
- Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana
- Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana
- Informe final de la Evaluación de Consistencia y Resultados del ejercicio fiscal 2018
- Sistema Integral de Transporte de Tijuana. Corredor 1 Puerta México - El Florido.
- Programa Operativo Anual del Ejercicio Fiscal 2020
- Matriz de Indicadores de Resultados del Ejercicio Fiscal 2020
- Matriz de Responsabilidad y Competencia del Ejercicio Fiscal 2020
- Matriz de Planeación de Estrategias del Ejercicio Fiscal 2020
- Árbol de Causas y Efectos del Ejercicio Fiscal 2020
- Árbol de Problemas del Ejercicio Fiscal 2020
- Árbol de Objetivos del Ejercicio Fiscal 2020
- Cuarto Avance Trimestral del Ejercicio Fiscal 2020
- Presupuesto de Egresos (Apertura programática)
- Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos 2020
- CONEVAL
- <https://www.coneval.org.mx/Paginas/principal.aspx>
- https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Paginas/Evaluacion_Impacto.aspx
- Sistema Integral de Transporte de Tijuana
- <http://www.sitt.tijuana.gob.mx/>
- Sistema Integral de Transporte de Tijuana - Transparencia
- <http://www.sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>
- Unidad de Transparencia Tijuana
- <http://www.transparencia.tijuana.gob.mx/>
- Objetivos del Desarrollo Sostenible, <http://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/>

Formato para la Difusión de los Resultados de la Evaluación



1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN	
1.1 Nombre de la evaluación: Consistencia y Resultados	
1.2 Fecha de inicio de la evaluación: (01/06/2021)	
1.3 Fecha de término de la evaluación: (27/08/2021)	
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre: C.P. José Alonso López Sepúlveda	Unidad administrativa: Dirección General del SIT
1.5 Objetivo general de la evaluación: Evaluar la consistencia y orientación a resultados del programa con la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados.	
1.6 Objetivos específicos de la evaluación:	
<ul style="list-style-type: none"> • Analizar 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. • Identificar si el programa cuenta con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados. • Examinar si el programa ha definido una estrategia de cobertura de mediano y de largo plazo y los avances presentados en el ejercicio fiscal evaluado. • Analizar los principales procesos establecidos en las Reglas de Operación del Programa (ROP) o en la normatividad aplicable; así como los sistemas de información con los que cuenta el programa y sus mecanismos de rendición de cuentas. • Identificar si el programa cuenta con instrumentos que le permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios del programa y sus resultados. • Examinar los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado. 	
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: Digital	
Cuestionarios <input checked="" type="checkbox"/> Entrevistas <input checked="" type="checkbox"/> Formatos <input checked="" type="checkbox"/> Otros <input checked="" type="checkbox"/> Especifique: Análisis e investigación	
Descripción de las técnicas y modelos utilizados: Análítico	
2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN	
2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación:	
<ul style="list-style-type: none"> • Existe un documento diagnóstico de la problemática del programa • Hay resultados positivos del programa a nivel de Fin y de Propósito • La normativa relativa al programa se encuentra actualizada • Se recolecta información para monitorear su desempeño y genera sus avances trimestrales en el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y en el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG). • No cuenta con un Plan Estratégico propio de la Dependencia, de cual se desprendan otros planes • No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema. • No posee una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual 	
2.2 Señalar cuáles son las principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), de acuerdo con los temas del programa, estrategia o instituciones	

2.2.2 Fortalezas:

- Existe un documento diagnóstico de la problemática del programa
- El Propósito del programa está vinculado y tiene coincidencias o complementariedad con los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno y con un Programa Sectorial, el de Comunicaciones y Transporte
- El programa cuenta con su Programa Operativo Anual del ejercicio fiscal 2020, de acuerdo con la Metodología del Marco Lógico
- Se recolecta información para monitorear su desempeño y genera sus avances trimestrales en el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y en el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG).
- La normativa relativa al programa se encuentra actualizada
- El programa cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida
- Hay resultados positivos del programa a nivel de Fin y de Propósito

2.2.3 Oportunidades:

- El crecimiento de la mancha urbana requiere de nuevos servicios como lo es el de transporte
- Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.
- La población objetivo es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual
- Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.
- Implementar un instrumento para medir el grado de satisfacción del usuario
- No cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares

2.2.3 Debilidades:

- No cuenta con un Plan Estratégico propio de la Dependencia, de cual se desprendan otros planes
- No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.
- No posee una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual
- Algunos indicadores a nivel actividad no lograron el 100% de cumplimiento
- No se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario

2.2.4 Amenazas:

- Nuevos servicios de transporte, más versátiles en cuanto a la movilidad de las personas como lo son UBER, Didi
- Contingencias sanitarias, climáticas que afectan el logro de los objetivos

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.1 Describe brevemente las conclusiones de la evaluación:

La presente evaluación muestra que el programa cuenta lógica y congruencia en el diseño del programa, cuenta con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados, cuenta con la definición de la población y su cobertura, los principales procesos están establecidos en la normatividad aplicable; así como los sistemas de información con los que cuenta el programa y sus mecanismos de rendición de cuentas. Cumple con nivel alto, derivado a que los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado fueron óptimos.

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo con su relevancia:

1. Elaborar planeación estratégica del programa
2. Incluir en documento respectivo el plazo de revisión y actualización del problema
3. Diseñar el instrumento de medición y satisfacción de la percepción del ciudadano

4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA

- 4.1 Nombre del coordinador de la evaluación: M.A.P. Víctor Octavio Soto Aguilar
- 4.2 Cargo: Director
- 4.3 Institución a la que pertenece: Instituto Nacional para el Desarrollo y la Capacidad Corporativa S.C.
- 4.4 Principales colaboradores: Evaluador: Mtra. Alejandra Chan Gálvez Apoyo: Alonso Amaral Velarde
Coordinadores Operativos: L.C.F. Susana Chan Galvez, L.C. Israel De Luna García
- 4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación: vsoto@indecc.com
- 4.6 Teléfono (con clave lada): 664 634.18.40

5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA(S)

- 5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s): 102.Organismo Municipal

5.2 Siglas: SITT	
5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s): 103. Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.	
5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s): Poder Ejecutivo <input checked="" type="checkbox"/> Poder Legislativo <input type="checkbox"/> Poder Judicial <input type="checkbox"/> Ente Autónomo <input type="checkbox"/>	
5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s): Federal <input type="checkbox"/> Estatal <input type="checkbox"/> 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):	
5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s): Dirección General del SITT	
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) 638-4879 ext. N/A correo electrónico: jlopezs@tijuana.gob.mx	
Nombre: C.P. José Alonso López Sepúlveda	Unidad administrativa: Dirección General del SITT
6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN	
6.1 Tipo de contratación: Prestación de servicios	
6.1.1 Adjudicación Directa <input type="checkbox"/> 6.1.2 Invitación a tres <input type="checkbox"/> 6.1.3 Licitación Pública Nacional <input type="checkbox"/> 6.1.4 Licitación Pública Internacional <input type="checkbox"/> 6.1.5 Otro: <input checked="" type="checkbox"/> (Señalar), Conforme a lo establecido en el artículo No. 6 del Reglamento de Adquisiciones,	
Contratación de Servicios y Arrendamientos para el Municipio de Tijuana, Baja California.	
6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación: Tesorería Municipal de Tijuana	
6.3 Costo total de la evaluación: \$70,200 Pesos (Setenta mil doscientos pesos 00/100)	
6.4 Fuente de Financiamiento: Recurso Propio	
7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN	
7.1 Difusión en internet de la evaluación: https://www.tijuana.gob.mx/dependencias/tesoreria/	
7.2 Difusión en internet del formato: https://www.tijuana.gob.mx/dependencias/tesoreria/	

Anexos

Anexo 1 "Metodología para la cuantificación de las Poblaciones Potencial y Objetivo"

Anexo 2 "Procedimiento para la actualización de la base de datos de beneficiarios"

Anexo 3 "Matriz de Indicadores para Resultados del programa evaluado"

Anexo 4 "Indicadores"

Anexo 5 "Metas del programa"

Anexo 6 "Complementariedad y coincidencias entre programas federales y/o acciones de desarrollo social en otros niveles de gobierno"

Anexo 7 "Avance de las acciones para atender los aspectos susceptibles de mejora"

Anexo 8 "Resultado de las acciones para atender los aspectos susceptibles de mejora"

Anexo 9 "Análisis de recomendaciones no atendidas derivadas de evaluaciones externas"

Anexo 10 "Evolución de la Cobertura"

Anexo 11 "Información de la Población Atendida"

Anexo 12 "Diagramas de flujo de los Componentes y procesos claves"

Anexo 13 "Gastos desglosados del programa y criterios de clasificación"

Anexo 14 "Avance de los Indicadores respecto de sus metas"

Anexo 15 "Instrumentos de Medición del Grado de Satisfacción de la Población Atendida"

Anexo 16 "Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultados anterior"

Anexo 17 "Primer informe"

Anexo 1

“Metodología para la cuantificación de las Poblaciones Potencial y Objetivo”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Población/Documento	Reglas de Operación	POA	Ficha Técnica
Población Potencial	N/A	340,000	N/A
Población Objetivo	N/A	28,000	N/A

Anexo 2

“Procedimiento para la actualización de la base de datos de beneficiarios”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Derivado que no se otorgan apoyos económicos ni en especie ya que el programa va en función de coadyuvar en mejorar la movilidad en la ciudad de Tijuana mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente, derivado que no existen apoyos por consecuencia no existe un padrón de beneficiarios.

Anexo 3
"Matriz de Indicadores para Resultados del programa evaluado"

Nombre del Programa: 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT"

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

SECRETARÍA DE GOBIERNO ORGANISMO MUNICIPAL PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO URBANO DE PASAJEROS DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA, SITT		AYUNTAMIENTO DE TIJUANA MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS EJERCICIO FISCAL 2020							
EJE PND 2019-2024:		EJE PED 2014-2019:		EJE PMD 2017-2019:		No. DE LINEA DE ACCIÓN PMD:			
CLASIFICACIÓN PROGRAMÁTICA:		PROGRAMA PRESUPUESTARIO:		CARACTERÍSTICAS GENERALES:					
CLASIFICACIÓN FUNCIONAL:		FINALIDAD (F):		FUNCIÓN (Fu):		SUB FUNCIÓN (Fu):			
3.5.6		3. DESARROLLO ECONÓMICO		3.5 TRANSPORTE		3.5.6 OTROS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE			
NIVEL	RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)	INDICADOR				UNIDAD DE MEDIDA	MEDIO DE VERIFICACIÓN	SUPUESTO O HIPÓTESIS	
		1 NOMBRE DEL INDICADOR - 2 METODO DE CÁLCULO - 3 LINEA BASE: 4 META INICIAL - 5 INTERPRETACIÓN- 6 FRECUENCIA DE MEDICIÓN - 7 TIPO- 8 SENTIDO - 9 DIMENSIÓN							
		1 Reducción de tiempos de traslado							
		2 (Tiempo de traslado logrado/tiempo de traslado programado) * 100							
		3 0							
		4 TRIMESTRE							
		PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO							
		25%							
		5 A mayor porcentaje, mayor logro de reducción en tiempos de traslado							
		6 Anual							
		7 Gestión							
		8 Descendente							
		9 Eficacia							
		1 Incremento de rutas de transporte masivo							
		2 (rutas creadas/rutas programadas a crear) * 100							
		3 80%							
		4 TRIMESTRE							
		PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO							
		47% 25%							
		5 El porcentaje de cumplimiento de incremento de rutas de transporte masivo							
		6 Semestral							
		7 Gestión							
		8 Ascendente							
		9 Eficacia							
		1 Porcentaje de supervisiones de Transporte							
		2 (cantidad de supervisores en operación/ cantidad de supervisores programados) * 100							
		3 80%							
		4 TRIMESTRE							
		PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO							
		25% 25% 25% 25%							
		5 El porcentaje de cumplimiento de supervisión en el transporte							
		6 Trimestral							
		7 Gestión							
		8 Ascendente							
		9 Eficacia							
		1 Capacitación de supervisores de transporte							
		2 (supervisores capacitados/ supervisores a capacitar) * 100							
		3 0%							
		4 TRIMESTRE							
		PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO							
		25% 25% 25% 25%							
		5 Porcentaje relativo a capacitación de supervisores							
		6 Trimestral							
		7 Gestión							
		8 Ascendente							
		9 Eficacia							
FIN	CONTRIBUIR A LA REDUCCIÓN DE COSTOS DE TRANSPORTE AL USUARIO Y REDUCCIÓN DE TIEMPOS DE TRASLADO PARA GENERAR DESARROLLO ECONOMICO EN LA METRÓPOLI MEDIANTE EL INCREMENTO DE RUTAS INTEGRADAS AL SITT					Porcentaje de reducción de tiempos de traslado en rutas de SITT	Informe de gestión de resultados. Disponible en http://www.sitt.tijuana.gob.mx	Se activan las disposiciones de autoridad en materia de transporte público de pasajeros masivo urbano dentro del Sistema Integral de Transporte de Tijuana	
P1	LA POBLACION DE LA CIUDAD DE TIJUANA CUENTA CON MAS RUTAS INTEGRADAS DE TRANSPORTE MASIVO Y TRANSBORDO ENTRE RUTAS INTEGRADAS					Porcentaje de incremento de rutas de transporte masivo	Informe de de incremento de rutas. Verificable en http://www.tijuana.gob.mx	La ciudadanía incrementa el uso del transporte masivo urbano y se consolida su funcionalidad en la Metrópoli	
P1c1	EQUIPO DE SUPERVISORES DE TRANSPORTE IMPLEMENTADO					Porcentaje de supervisiones de Transporte	Infomes Internos de la Dirección de Operaciones	Se tiene la operatividad necesaria para garantizar el correcto funcionamiento de los autobuses del SITT y la disuasión y sanción de la competencia desleal	
P1c1a1	CAPACITACIÓN A SUPERVISORES DE TRANSPORTE EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN MUNICIPAL Y PROTOCOLOS DE ACTOS DE AUTORIDAD					Porcentaje de supervisores capacitados en materia de reglamentación municipal	Infomes referentes a la capacitación de personal de la Dirección de Operaciones	Se cuenta con espacios aptos para la capacitación de supervisores	

PIC1A2	IMPLEMENTACIÓN DE OPERATIVOS Y PUNTOS DE REVISIÓN FUJOS DENTRO DE LAS RUTAS DEL SUBSISTEMA 1	1	Operativos de revisión en sutas del subsistema 1				Porcentaje de operativos realizados en revisión de puntos fijos de rutas del subsistema 1	Informe de gestión de resultados. Disponible en http://www.sitt.tijuana.gob.mx y en la página del Ayuntamiento de Tijuana	Los supervisores de transporte implementarán acciones concretadas para ampliar su capacidad de sanción y puesta en fuera de circulación de la competencia desleal sobre el Subsistema 1
		2	(Informe Generado/Informe programado) * 100						
		3	0%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	A mayor porcentaje, mayor logro en la implementación de operativos en revisión de puntos de revisión						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								
PIC1A3	IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE ESTACIONES E INFRAESTRUCTURA	1	Mantenimiento y rehabilitación de estaciones				Porcentaje de cumplimiento en el mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura de subsistema 1	Informe de gestión de resultados a cargo de la Dirección de Obras Municipales	La Infraestructura de transporte brinda seguridad del usuario y definición de Itinerarios, así como Mantenimiento y Vigilancia adecuada
		2	(Informe Generado/Informe programado) * 100						
		3	80%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	A mayor porcentaje obtenido, mayor logro en Implementación de rehabilitación de estaciones						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								
PIC2	INTEGRACION DE LAS RUTAS DE LOS CONCESIONARIOS AL SITT LOGRADO	1	Porcentaje de logro de actos jurídicos (actos jurídicos realizados/actos jurídicos programados)* 100				Porcentaje de logro de actos jurídicos	Documento sobre las rutas concesionadas, vease en página de Ayuntamiento de Tijuana	La emisión de actos jurídicos necesarios para lograr la consecución jurídica de actos que logren integrar debidamente las rutas concesionadas en el POBC del 4 de marzo 2016 y las etapas de Implementación del Subsistema 1
		2							
		3	0%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	A mayor porcentaje, mayor logro en Integración de mas rutas al sistema de transporte masivo,						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								
PIC2A1	IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DE RECAUDO	1	Control de recaudo de transporte masivo				Porcentaje de control de recaudo en el subsistema 1	Informe emitido por la empresa a cargo del recaudo y/o SITT.	El sistema de recaudo funcione adecuadamente sin interrupciones
		2	(Informe Generado/Informe programado) * 100						
		3	80%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	El porcentaje se relaciona con el control a través de un sistema de recaudo automatizado						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								
PIC2A2	SUPERVISIÓN DE LA TARIFA VIGENTE	1	supervisión de tarifas de transporte de SITT				Porcentaje de la supervisión de tarifas	Informe de gestión de resultados. Disponible en http://www.sitt.tijuana.gob.mx	Las tarifas sean reguladas y respetadas
		2	(supervisiones realizadas/supervisiones programadas) *100						
		3	95%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	El porcentaje de cumplimiento de la supervisión de tarifas oficiales						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								
PIC3	ENLACES DE COORDINACIÓN Y CONVENIOS INTERINSTITUCIONALES ENTRE DEPENDENCIAS A FIN A LA MATERIA DE TRANSPORTE LOGRADOS	1	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas				Porcentaje de coordinación en materia de transporte	Informes de resultados	Se cumple con mesas de Trabajo y Coordinación entre la Dirección Municipal de Transporte Público, la Secretaría de Seguridad Pública Municipal y la Secretaría de Movilidad y Desarrollo Sustentable así como la Dirección de Obras e Infraestructura Urbana Municipal y el Instituto Municipal de Planeación
		2	(Informe Generado/Informe programado) * 100						
		3	0%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas en materia de transporte publico						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								

PIC3A1	BRINDAR SERVICIO RESPECTO DE LA OPERACIÓN DEL SUBSISTEMA 1 PARA COMBATIR Y ELIMINAR LA COMPETENCIA DESLEAL DE TRANSPORTE PÚBLICO	1	Operación del subsistema 1				Porcentaje de logro en la operación del Subsistema 1	Informes de resultados	El programa establecerá las acciones y su calendarización necesarias para detonar la funcionalidad del Subsistema 1, así como una estrategia puntual de evaluación y seguimiento
		2	(avance del programa de trabajo/ meta del programa de trabajo) * 100						
		3	0%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas con el fin de mejorar la operación del transporte denominado subsistema 1						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								
PIC3A2	SUPERVISIÓN DE MONITOREO GESTIÓN DE FLOTA	1	Implementación de monitoreo de flota de servicio				Porcentaje de implementación de monitoreo de flota	Informe de gestión de resultados. Disponible en http://www.sitt.tijuana.gob.mx	Se cumple con brindar seguridad al operador y al usuario y obtener métricas de evaluación del servicio
		2	(monitoreo de flota realizado/monitoreo de flota programado) * 100						
		3	80%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas mediante informes de gestión						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								
PIC3A3	IMPLEMENTACIÓN DE CAMPAÑAS DE DIFUSIÓN	1	Campañas de difusión desarrolladas				Porcentaje de campañas de difusión desarrolladas	Informes de campañas de difusión desarrolladas	Conocimiento del usuario de orígenes y destinos del servicio y tarifas autorizadas
		2	(campañas realizadas/campañas programadas) * 100						
		3	85%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas mediante desarrollo de campañas de difusión						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								

NOMBRE Y FIRMA DEL TITULAR ADMINISTRATIVO:

L.C.P. BELINDA ALEJANDRA ESCOBEDO BEAS

NOMBRE Y FIRMA DEL TITULAR DE LA DEPENDENCIA:

DR. EMILIO RODRIGUEZ IBARRA

Anexo 4

"Indicadores"

Nombre del Programa: 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Método de cálculo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Definición	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Metas	Comportamiento del indicador
Fin	Reducción de tiempos de traslado	(tiempo de traslado logrado/tiempo de traslado programado) *100	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	No	Si	Descendente.
Propósito	Incremento de rutas de transporte masivo.	(rutas creadas/rutas programadas a crear) *100.	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Ascendente.
Componentes P1 C1	Porcentaje de supervisores de Transporte.	(cantidad de supervisores en operación/cantidad de supervisores programados) *100.	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Ascendente.
P1 C2	Porcentaje de logro de actos jurídicos.	(actos jurídicos realizados/actos jurídicos programados) *100.	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Ascendente.
P1 C3	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas.	(Informe generado/Informe programado) *100	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	No	Si	Ascendente.
Actividades P1 C1 A1	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas.	(Informe generado/Informe programado) *100	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	No	Si	Ascendente.

P1 C1 A2	Operativos de revisión en rutas del subsistema 1.) (Informe Generado/Informe programado) *100.	Si	No	Si	Ascendente.								
P1 C1 A3	Mantenimiento y rehabilitación de estaciones.	(Informe Generado/Informe programado) *100.	Si	Ascendente										
P1 C2 A1	Control de recaudo de transporte masivo.	(Informe Generado/Informe programado) * 100	Si	Ascendente.										
P1 C2 A2	Supervisión de tarifas de transporte de SITT.	(Supervisiones realizadas/Supervisiones programadas) *100.	Si	Ascendente.										
P1 C3 A1	Operación del subsistema 1.	(Avance del programa de trabajo/meta del programa de trabajo) *100.	Si	No	Si	Ascendente.								
P1 C3 A2	Implementación de monitoreo de flota de servicio.	(Monitoreo de flota realizado/monitoreo de flota programado) *100.	Si	Ascendente.										
P1 C3 A3	Campañas de difusión desarrolladas.	(Campañas realizadas/campañas programadas) *100.	Si	Ascendente.										

Anexo 5

"Metas del programa"

Nombre del Programa: 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT"

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Meta	Unidad de medida	Justificación	Orientada a impulsar el desempeño	Justificación	Factible	Justificación	Propuesta de mejora de la meta
Fin	Reducción de tiempos de traslado	95% en el cuarto trimestre.	Sí	Porcentaje de reducción de tiempos de traslado en rutas de SITT.	Sí	Si, ya que a través de esto se pretende disminuir los tiempos de traslado de los pasajeros.	Sí	Se contempla como uno de los principales objetivos para brindar un servicio de calidad a la ciudadanía.	Podría distribuirse el porcentaje de la meta por trimestre.
Propósito	Incremento de rutas de transporte masivo.	47% en segundo trimestre y 48% en cuarto trimestre.	Sí	Porcentaje de incremento de rutas de transporte masivo.	Sí	Ya que al incrementar el número de rutas en el municipio se puede establecer un servicio de transporte más eficaz que abarque a más población.	Sí	Es importante brindar el servicio a toda la población, para ello se requiere de abarcar un espacio social mayor.	Podrían establecerse un numero de rutas específico.
Componente 1	Porcentaje de supervisores de Transporte.	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de supervisores de Transporte.	Sí	La supervisión del programa SITT en las rutas truncales	Sí	Debido a que es necesario supervisar el	Se hace una correcta distribución

						puede favorecer el adecuado funcionamiento del mismo.		correcto funcionamiento del programa con apego a la normatividad vigente.	del porcentaje de supervisores
Componente 2	Porcentaje de logro de actos jurídicos.	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de logro de actos jurídicos.	Sí	Los actos jurídicos entre el SITT y otras rutas de transporte publico pueden beneficiar al usuario al brindar un servicio de mayor calidad con mayor consolidación.	Sí	Su factibilidad radica en que es una base para una operación constante a mediano y a largo plazo.	Establecer los tipos de actos jurídicos específicos que se pretenden medir.
Componente 3	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas.	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de coordinación en materia de transporte público.	Sí	Sí, ya que mide las acciones realizadas durante el año.	Sí	Es factible debido a que es importante y necesario conocer el cumplimiento de las acciones realizadas.	Especificar de manera mensual las acciones realizadas para analizar si existe o no un avance gradual que contribuya al logro del objetivo, así como asignar un porcentaje a cada tipo de acción.
Actividad 1	Capacitación de supervisores de transporte.	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de supervisores capacitados en materia de reglamentación municipal	Sí	A través de la capacitación se puede tener un personal más preparado.	Sí	Resulta ser factible ya que fomenta en el largo plazo que los supervisores tengan un adecuado desempeño en sus funciones.	Sin comentarios.

Actividad 2	Operativos de revisión en rutas del subsistema	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de operativos realizados en revisión de puntos fijos de rutas del subsistema 1	Sí	Si, ya que de esta manera se le ofrece una mayor seguridad al usuario de que el conductor está realizando su trabajo satisfactoriamente.	Sí	Las revisiones generaran en los conductores que realicen mejor sus funciones.	Desagregar los tipos de operativos con sus respectivos porcentajes.
Actividad 3	Mantenimiento y rehabilitación de estaciones.	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de cumplimiento en el mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura de subsistema 1	Sí	Crea condiciones de espacios seguros que permiten el mejor desempeño.	Sí	Su factibilidad se debe al hecho de que un mantenimiento seguro y rehabilitación de las estaciones, fomenta el cuidado de los mismos.	Sin comentarios.
Actividad 4	Control de recaudo de transporte masivo.	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de control de recaudo en el subsistema 1	Sí	Es necesario tener un control de los ingresos o recursos generados por el SITT.	Sí	El control de los recursos del recaudo es importante para contar con finanzas públicas sanas.	Hacer más específico y claro el indicador.
Actividad 5	Supervisión de tarifas de transporte de SITT.	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de la supervisión de tarifas	Sí	Conocer y hacer valer la correcta aplican de los recursos	Sí	Los usuarios serán los principales decisores en un cobro justo.	Sin comentarios.
Actividad 6	Operación del subsistema 1.	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de logro en la operación del Subsistema 1	Sí	Es una de las principales rutas, por lo que garantizar su operación fortalece el desempeño del SITT.	Sí	A través de este se garantiza que las personas reciban un transporte de calidad.	Distribuir el porcentaje en el ejercicio fiscal en curso.

Actividad 7	Implementación de monitoreo de flota de servicio.	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de implementación de monitoreo de flota.	Sí	Da mayor precisión en las acciones y/o tareas	Sí	A largo plazo esto genera unidades mejor capacitadas.	Hacer que la terminología empleada sea de más fácil acceso al usuario al leerlo.
Actividad 8	Campañas de difusión desarrolladas.	25% en cada trimestre.	Sí	Porcentaje de campañas de difusión desarrolladas	Sí	A través de una campaña de difusión, el programa 102- SIIT puede volverse muy atractivo	Sí	En el largo plazo pueden crearse condiciones que permitan a la entidad ser mucho más atractiva al público	Hacerlo más entendible para el usuario

Anexo 6

“Complementariedad y coincidencias entre programas federales y/o acciones de desarrollo social en otros niveles de gobierno”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Nombre del programa	Modalidad y clave	Dependencia/ Entidad	Propósito	Población objetivo	Tipo de apoyo	Cobertura geográfica	Fuentes de información	¿Coincide con el programa evaluado?	¿Se complementa con el programa evaluado?	Justificación
Desarrollar una infraestructura de transporte accesible, con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), sostenible a costos competitivos y accesibles que	3.6.3			México.	Social	México	Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024.	Si	Si	A partir de este programa se busca crear un transporte accesible para todos.

amplie la cobertura del transporte nacional y regional.										
Implementar los mecanismos para la planeación, operación y óptimo funcionamiento del Sistema Integral de Transporte.				Tijuana.	Social.	Tijuana	Plan Municipal de Desarrollo (PMD) 2017-2019.	Si	Si	Las versas actividades y componentes contenidos dentro de la MIR de este programa
Apoyar la implementación con los sistemas de Transporte Masivo BRT de Tijuana.	5.3.2.4.			Baja California	Social	B.C.	Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2014-2019.	Si	Si	Este es un programa inspirado en el modelo BRT.
Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2019-2024	Objetivo Prioritario 2			México.	Social.	México	Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2019-2024	Si	Si	Fomenta la prestación de servicios de transporte públicos, de calidad, seguros con cobertura nacional.

Anexo 7

“Avance de las acciones para atender los aspectos susceptibles de mejora”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

No se cuenta con información detallada por parte de la dependencia para cubrir este apartado.

Anexo 8

“Resultado de las acciones para atender los aspectos susceptibles de mejora”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

No se cuenta con información detallada por parte de la dependencia para cubrir este apartado.

Anexo 9

“Análisis de recomendaciones no atendidas derivadas de evaluaciones externas”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Algunas de las recomendaciones que no han sido atendidas son las siguientes:

Elaborar un plan estratégico que señale los planes a mediano y largo plazo para lograr el cumplimiento del programa. En este apartado es significativo mencionar que es de suma importancia contar con un plan estratégico que coadyuve a definir la dirección que debe tomar el programa. Además, ayuda a establecer objetivos y metas realistas, que están alineados con los objetivos y funciones del presente programa. Al no contar con el plan estratégico no les ha facilitado elaborar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de corto, de mediano y largo plazo.

Anexo 10

“Evolución de la Cobertura”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Tipo de Población	Unidad de Medida	2017	2018	2019	2020
P. Potencial					340,000
P. Objetivo					28,000
P. Atendida					
$\frac{P. A}{P. O} \times 100$	%	%	%	%	%

El Programa 102- SITT, no cuenta con información disponible respecto a la población potencial, objetivo y atendida de años anteriores, por lo que sólo se cuenta con los primeros datos que arroja su Programa Operativo Anual que en conjunto hombres y mujeres suman un total de 340,000 personas, por otro lado, dentro del mismo análisis se tiene un total de población de 28,000 usuarios diarios como población atendida, sin embargo, no se evidencia el total de la población atendida.

Anexo 11

“Información de la Población Atendida”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Clave Estado	Nombre Estado	Clave Municipio	Nombre Municipio	Clave Localidad	Nombre Localidad	Total	Mujeres	Hombres	Infantes 0 - 5 años y 11 meses	Niñas y niños 6 - 12 años y 11 meses	Adolescentes	Jóvenes 18 - 29 años y 11 meses	Adultos 30 - 64 años y 11 meses	Adultos mayores > 65 años	Indígenas	No indígenas	Personas con
02	Baja California.	004	Tijuana.	004	004	340,000	172,960	167,040	0	90227	165,879	55,708	28,186.	0	0	0	

Anexo 12

“Diagramas de flujo de los Componentes y procesos claves”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

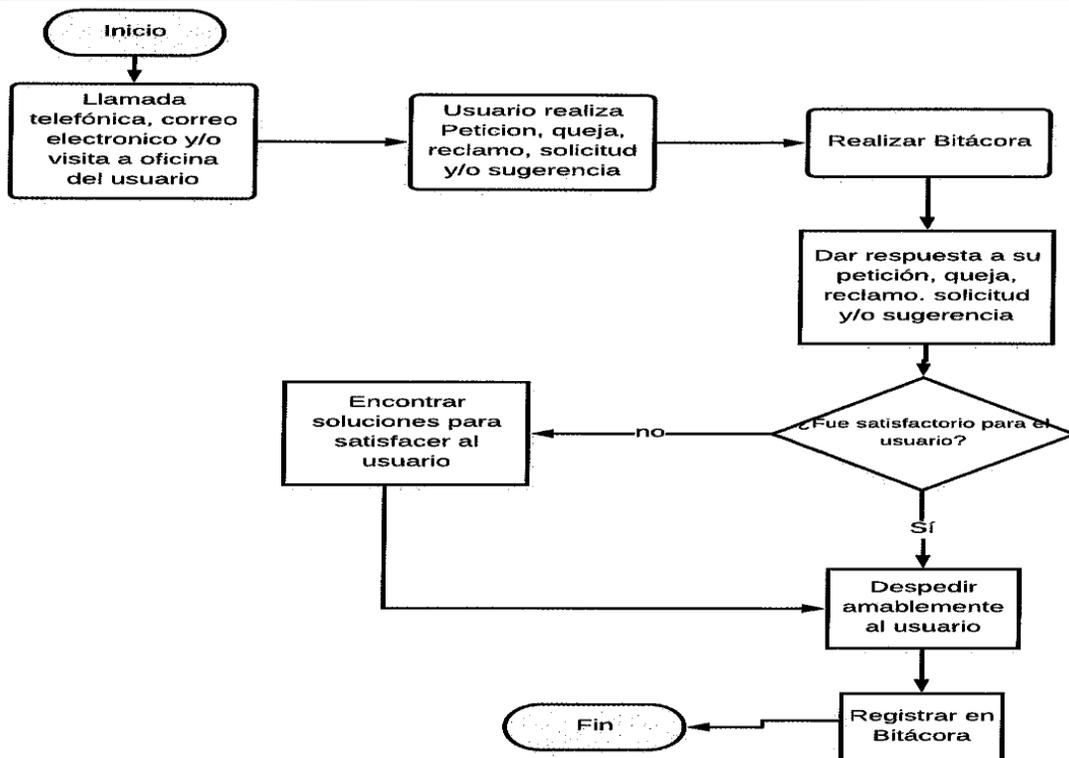
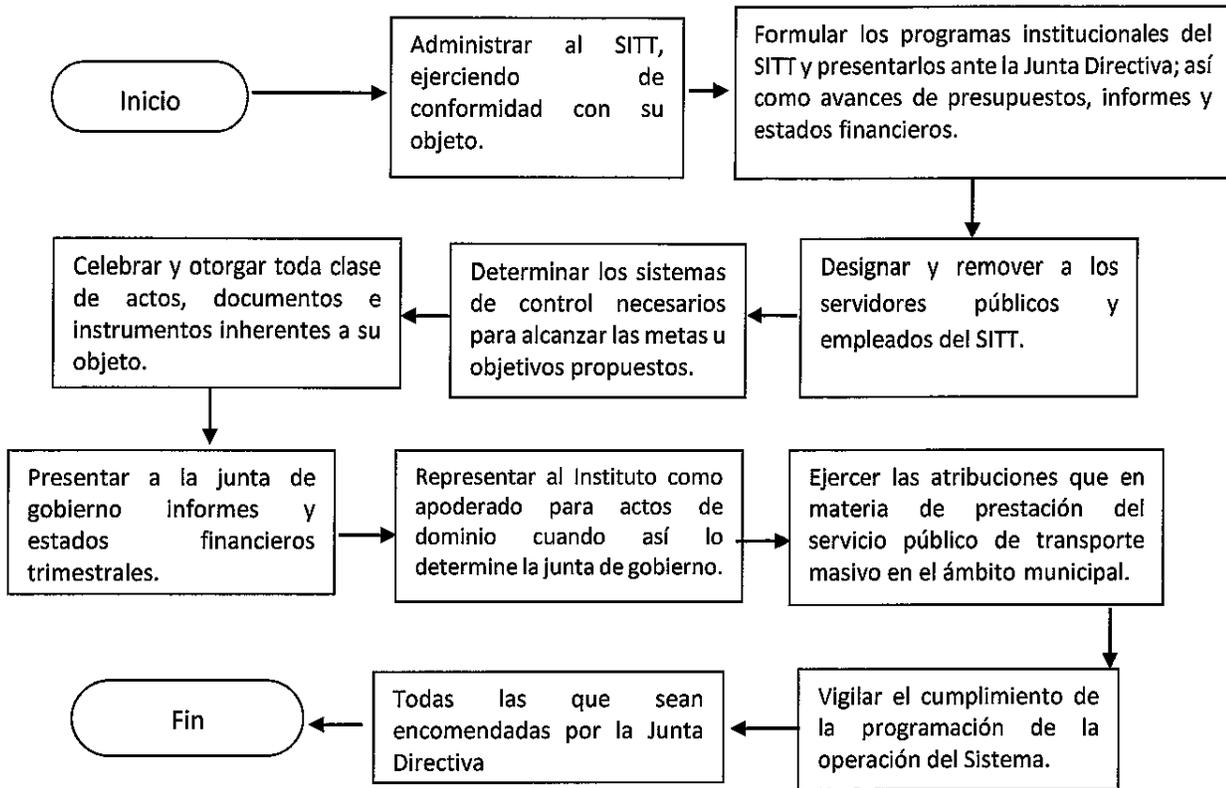
Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Mediante diagramas de flujo se representan los principales procesos que el SITT utiliza para el desempeño de sus funciones, a través de estos se ejemplifican las acciones encaminadas al logro de los objetivos de la institución; a continuación, se detallan los principales pasos a seguir de acuerdo con las funciones establecidas en el Manual de Funciones y Procedimientos por el Director General de la paramunicipal.



Anexo 13
“Gastos desglosados del programa y criterios de clasificación”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Capítulos de gasto	Concepto		Total
10000: SERVICIOS PERSONALES	11000	Remuneraciones al personal de carácter permanente	\$1,294,000.00
	12000	Remuneraciones al personal de carácter transitorio	\$3,336,000.00
	13000	Remuneraciones adicionales y especiales	\$3,073,000.00
	14000	Seguridad social	\$0
	15000	Otras prestaciones sociales y económicas	\$2,438,000.00
	16000	Previsiones	\$0
	17000	Pago de estímulos a servidores públicos	\$0
	Subtotal de Capítulo 10000		
20 000: MATERIALES Y SUMINISTROS	21000	Materiales de administración emisión y documentos y artículos oficiales	\$275,000.00
	22000	Alimentos y utensilios	\$30,000.00
	23000	Materias primas y materiales de producción y comercialización	\$0
	24000	Materiales y artículos de construcción y de reparación	\$2000
	25000	Productos químicos, farmacéuticos y de laboratorio	\$100,000.00
	26000	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$502,000.00
	27000	Vestuario, blancos, prendas de protección y artículos deportivos	\$35,000.00
	28000	Materiales y suministros para seguridad	\$0

	29000	Herramientas, refacciones y accesorios menores	\$51,000.00
	Subtotal de Capítulo 20000		\$995,000.00
30 000: SERVICIOS GENERALES	31000	Servicios básicos	\$1,369,000.00
	32000	Servicios de arrendamiento	\$347,000.00
	33000	Servicios profesionales, científicos, técnicos y otros servicios	\$352,000.00
	34000	Servicios financieros, bancarios y comerciales	\$138,000.00
	35000	Servicios de instalación, reparación, mantenimiento y conservación	\$1,377,000.00
	36000	Servicios de comunicación social y publicidad	\$149,000.00
	37000	Servicios de traslado y viáticos	\$89,000.00
	38000	Servicios oficiales	\$15,000.00
	39000	Otros servicios generales	\$332,000.00
		Subtotal de Capítulo 30000	
40 000: TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS.	41000	Transferencias internas y otras asignaciones al sector publico	\$0
	42000	Transferencias al resto del sector publico	\$0
	43000	Subsidios y subvenciones	\$0
	44000	Ayudas sociales	\$0
	45000	Pensiones y jubilaciones	\$0
	46000	Transferencias a fideicomisos, mandatos y otros análogos	\$0
	47000	Transferencias a la seguridad social	\$0
	48000	Donativos	\$0
	49000	Transferencias al exterior	\$0
		Subtotal de Capítulo 40000	
50 000: BIENES MUEBLES E INMUEBLES	51000	Mobiliario y equipo de administración	\$180,000.00
	52000	Mobiliario y equipo educacional y recreativo	\$65,000.00
	53000	Equipo e instrumental médico y de laboratorio	\$0
	54000	Vehículos y equipo de transporte	\$906
	55000	Equipo de defensa y seguridad	\$0
	56000	Maquinaria, otros equipos y herramientas	\$80,000.00
	57000	Activos biológicos	\$0
	58000	Bienes inmuebles	\$0
	59000	Activos intangibles	\$30,000.00
		Subtotal de Capítulo 50000	

60 000: OBRAS PÚBLICAS	61000	Obra pública en bienes de dominio publico	\$0
	62000	Obra pública en bienes propios	\$0
	63000	Proyectos productivos y acciones de fomento	\$0
	Subtotal de Capítulo 60000		\$0
70 000 INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	71000	Inversiones para el fomento de actividades productivas	\$0
	72000	Acciones y participaciones de capital	\$0
	73000	Compra de títulos y valores	\$0
	74000	Concesión de préstamos	\$0
	75000	Inversiones en fideicomisos, mandatos y otros análogos	\$0
	76000	Otras inversiones financieras	\$0
	79000	Provisiones para contingencias y otras erogaciones especiales	\$0
Subtotal de Capítulo 70000		\$0	
80 000 PARTICIPACIONES Y APORTACIONES	81000	Participaciones	\$0
	82000	Aportaciones	\$0
	83000	Convenios	\$0
Subtotal de Capítulo 80000		\$0	
90 000 DEUDA PUBLICA	91000	Amortización de la deuda pública	\$0
	92000	Intereses de la deuda pública	\$0
	93000	Comisiones de la deuda pública	\$0
	94000	Gastos de la deuda pública	\$0
	95000	Costo por cobertura	\$0
	96000	Apoyos financieros	\$0
	99000	Adeudos de ejercicios fiscales anteriores (ADEFAS)	\$0
Subtotal de Capítulo 90000		\$0	

Anexo 14
“Avance de los Indicadores respecto de sus metas”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta (Año evaluado)	Valor alcanzado (Año evaluado)	Avance (%)	Justificación
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.	Anual	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Propósito	La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas.	Semestral	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Equipo de supervisores de transporte implementado	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Integración de las rutas de los concesionarios al SITT logrado	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Enlaces de coordinación y convenios interinstitucionales entre dependencias afín a la materia de transporte logradas	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente

Actividad	Capacitación a supervisores de transporte en materia de reglamentación municipal y protocolos de actos de autoridad	Trimestral	100%	25%	25%	Meta lograda por debajo de lo planeado, debido a la contingencia sanitaria COVID 19
Actividad	Implementación de operativos y puntos de revisión fijos dentro de las rutas del Subsistema 1	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Implementación de programas de mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura	Trimestral	91%	91%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Implementación del sistema de control de recaudo	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Supervisión de la tarifa vigente	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Brindar servicio respecto de la operación del Subsistema 1 para combatir y eliminar la competencia desleal del transporte público	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente

Anexo 15

“Instrumentos de Medición del Grado de Satisfacción de la Población Atendida”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

Cabe destacar que actualmente no se cuenta con un instrumento permanente o periódico que permita conocer el grado de satisfacción por parte de los usuarios del SITT. Así mismo es posible señalar que se cuenta con un buzón de quejas y sugerencias donde los ciudadanos pueden depositar su queja por medio de un formato en dónde anotan sus datos y sus comentarios. El procedimiento para la atención está a cargo de la Sindicatura Procuradora y regulado por la Norma Técnica No. 45.

Norma Técnica No. 45
Denuncia Ciudadana, Quejas y Sugerencia

TIJUANA SINDICATURA PROCURADORA

ANEXO 1
DIRECCION SOCIAL
SINDICATURA PROCURADORA

FOLIO:

FORMATO DE RECEPCION DE QUEJAS

FECHA:			
NOMBRE:			
TELEFONO:			
DIRECCION:	CALLE	NO.	COLONIA:
ASUNTO:	DELEGACION		
NARRACION:			
CROQUIS:			
MEDIO DE RECEPCION:			
FIRMA DEL RECEPTOR:		FIRMA DEL CIUDADANO	

SINDICATURA PROCURADORA DEL H. XXIII AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA.
DIRECCION DE NORMATIVIDAD. 15

Norma Técnica No. 45
Denuncia Ciudadana, Quejas y Sugerencia

TIJUANA SINDICATURA PROCURADORA

ANEXO 2
CONSTANCIA DE ATENCION CIUDADANA

Folio: _____
Tijuana, Baja California; a _____ de 20____
Siendo las _____ horas

DATOS DEL CIUDADANO			
Nombre:		Sexo:	
Domicilio:		Teléfono:	
Fecha de Nacimiento:		Lugar de Origen:	
Estado Civil:		Ocupación:	
Quien se identifica con:		Número:	
Breve descripción de los hechos que manifiesta el ciudadano:			
----- Se cierra lo manifestado -----			
Firma de Conformidad		Testigo de Asistencia	

SINDICATURA PROCURADORA DEL H. XXIII AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA.
DIRECCION DE NORMATIVIDAD. 16

Anexo 16
“Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultados anterior”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020

PROGRAMA:					
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	SITUACIÓN
DISEÑO	Fortaleza 2020		Fortaleza 2018		
	Existe un documento diagnóstico de la problemática del programa	2	Existe un diagnóstico del problema dentro del Plan Municipal de Desarrollo 2017- 2019, sin embargo, no se cuenta con un diagnóstico documentado propio.	2	Se diseña un documento diagnóstico propio del programa
	El Propósito del programa está vinculado y tiene coincidencias o complementariedad con los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno y con un Programa Sectorial, el de Comunicaciones y Transporte	4, 5, 6, 13	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, así como con uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.	4, 5, 6, 13	Se mantiene la fortaleza
	Oportunidad 2020		Oportunidad 2018		
	Debilidad 2020		Debilidad 2018		
	No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	1, 2	No se cuenta con un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	1, 2	Se mantiene la debilidad

APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	SITUACIÓN
	Amenaza 2020		Amenaza 2018		
	Nuevos servicios de transporte, más versátiles en cuanto a la movilidad de las personas como lo son UBER, Didi	1, 2			
	Fortaleza 2020		Fortaleza 2018		
	El programa cuenta con su Programa Operativo Anual del ejercicio fiscal 2020, de acuerdo con la Metodología del Marco Lógico.	15	El programa cuenta con un Programa Operativo Anual que se apega a la Metodología del Marco Lógico	15	Se mantiene la fortaleza
	Se recolecta información para monitorear su desempeño y genera sus avances trimestrales en el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y en el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG).	22	El programa recolecta información para monitorear su desempeño y generar sus avances trimestrales en el SIAC y en el SAACG.	22	Se mantiene la fortaleza
	Oportunidad 2020		Oportunidad 2018		
	Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	16, 17, 18, 19, 20			Continuar con el proceso de mejora
	Debilidad 2020		Debilidad 2018		
	No cuenta con un Plan Estratégico propio de la Dependencia, de cual se desprendan otros planes	14	No se cuenta con un plan estratégico inicial de donde se desprendan planes y/o proyectos encaminados a apoyar el cumplimiento del programa.	14	Se mantiene la debilidad
	Amenaza 2020		Amenaza 2018		
	Contingencias sanitarias, climáticas etc. que afecten el, logro de las metas e indicadores no reflejadas en su planeación estratégica	14			
	Fortaleza 2020		Fortaleza 2018		
	Oportunidad 2020		Oportunidad 2018		
	La población objetivo es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual	23	Se define la población objetivo y es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual	23	Se mantiene oportunidad
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	SITUACIÓN

APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	SITUACIÓN
	Debilidad 2020		Debilidad 2018		
	No posee una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual	25	El programa no presentó evidencia documental que permitan conocer el grado de cobertura en relación con a la población potencial, la población objetivo y la población atendida	25	Se mantiene la debilidad
	Amenaza 2020		Amenaza 2018		
	Fortaleza 2020		Fortaleza 2018		
	El programa recolecta información para monitorear su desempeño y generar sus avances trimestrales en el SIAC y en el SAACG	40	El programa recolecta información para monitorear su desempeño y generar sus avances trimestrales en el SIAC y en el SAACG.	40	Se mantiene la fortaleza
	Oportunidad 2020		Oportunidad 2018		
	El manual de Funciones y Procedimientos se apega al documento normativo	26, 34, 35	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.	26, 34, 35	Se mantiene
	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	38	El programa identifica y cuantifica los gastos pero no los agrupa por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	38	Se mantiene oportunidad
	Debilidad 2020		Debilidad 2018		
	Algunos indicadores a nivel actividad no lograron el 100% de cumplimiento	41			
	Amenaza 2020		Amenaza 2018		
			Incumplimiento de proveedores externos en actividades clave del programa	41	

APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	SITUACIÓN
PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN	Fortaleza 2020		Fortaleza 2018		
	El programa cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida	43	El programa cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida.	43	Se mantiene la fortaleza
	Oportunidad 2020		Oportunidad 2018		
	Implementar un instrumento para medir el grado de satisfacción aprovechando plataformas tecnológicas	43			
	Debilidad 2020		Debilidad 2018		
	No se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario	43			
	Amenaza 2020		Amenaza 2018		
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta	SITUACIÓN
MEDICIÓN DE RESULTADOS	Fortaleza 2020		Fortaleza 2018		
	El programa documenta sus resultados a nivel de Fin y Propósito	44	El programa documenta sus resultados a nivel de Fin y Propósito	44	Se mantiene la fortaleza
	Hay resultados positivos del programa a nivel de Fin y de Propósito	45			
	Oportunidad 2020		Oportunidad 2018		
	No cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares	48			
	Debilidad 2020		Debilidad 2018		
Amenaza 2020		Amenaza 2018			

Anexo 17

“Primer informe”

Nombre del Programa: 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2020



TIJUANA
XXIII AYUNTAMIENTO 2019-2021

Programa Anual de Evaluación 2021

**Organismo Municipal para la
Operación del Sistema de
Transporte Masivo Urbano de
Pasajeros de Tijuana (SITT)**

Primer Informe
Evaluación de
Consistencia y Resultados

Índice

1. Introducción	3 
1.1. Primer Informe	4 
1.2. Objetivos de la evaluación	5 
1.3. Características del programa	6 
2. Evaluación de consistencia y resultados	8 
2.1. Diseño	10 
2.2. Planeación y Orientación a Resultados	23 
2.3. Cobertura y Focalización	30 
2.4. Operación	32 
2.5. Percepción de la Población Atendida	50 
2.6. Medición de Resultados	52 
3. Resultados	58 
3.1. Resumen	59 
3.2. Valoración por apartado	60 

▶ 1. Introducción

La gestión pública en México y en el mundo cada día requiere de una mayor transparencia e innovación por ello, se han implementado evaluaciones de programas y políticas públicas que conforman un elemento clave para analizar la eficacia, eficiencia, impacto y sostenibilidad de las medidas implementadas y, a partir de la evidencia generada sobre su diseño, implementación y resultados, tomar las medidas necesarias encaminadas a su mejora. Por consiguiente, la evaluación permite identificar lo que funciona y en qué medida lo hace, los efectos de las intervenciones públicas, el avance de los objetivos, así como los aspectos que impiden la consecución de estos.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es la ley máxima que rige la vida económica, social y política en México. Durante la administración (2012-2018) se llevó a cabo una reforma mediante el decreto publicado el 10 de febrero de 2014 en el Diario Oficial de la Federación (DOF), por la que se adicionó el inciso C al artículo 26 de la Constitución, el cual señala que el Estado contará con un Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), que será un órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propios, y tendrá como funciones principales la medición de la pobreza y la evaluación de los programas, objetivos, metas y acciones de la política de desarrollo social.

Los Lineamientos Generales para la Evaluación de los programas Federales de la Administración Pública Federal, en su numeral décimo sexto fracción I, inciso a, establecen los tipos de evaluación, entre los que se encuentran la evaluación de consistencia y resultados, la evaluación de indicadores, la evaluación de procesos, la evaluación de impacto, y la evaluación específica.

El XXIII Ayuntamiento de la ciudad de Tijuana, Baja California en búsqueda de la mejora de sus programas públicos y en apego a las Leyes Federales y Estatales elabora el Programa Anual de Evaluaciones (PAE) y determinó llevar a cabo la evaluación de Consistencia y Resultados, tomando como base los Términos de Referencia (TdR) del Consejo Nacional de Evaluación (CONEVAL).

La evaluación de Consistencia y Resultados analiza sistemáticamente el diseño y desempeño global de los programas, para mejorar su gestión y medir el logro de sus resultados con base en la matriz de indicadores.

▶ 1.1. Primer Informe

Los productos y plazos de entrega establecidos en el Programa Anual de Evaluación de la Tesorería Municipal y los Organismos Descentralizados de la administración pública del Ayuntamiento de Tijuana, requieren como primer informe, la presentación del instrumento de la Evaluación de Consistencia y Resultados que consta de un cuestionario conformado por 51 preguntas que fueron contestadas mediante un análisis de gabinete con base en información proporcionada por la dependencia o entidad responsable del programa, así como información adicional que la instancia evaluadora consideró necesaria para justificar su análisis.

▶ 1.2. Objetivos de la evaluación

OBJETIVO GENERAL

Evaluar la consistencia y orientación a resultados del programa con la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar 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.
- Identificar si el programa cuenta con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados.
- Examinar si el programa ha definido una estrategia de cobertura de mediano y de largo plazo y los avances presentados en el ejercicio fiscal evaluado.
- Analizar los principales procesos establecidos en las Reglas de Operación del Programa (ROP) o en la normatividad aplicable; así como los sistemas de información con los que cuenta el programa y sus mecanismos de rendición de cuentas.
- Identificar si el programa cuenta con instrumentos que le permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios del programa y sus resultados.
- Examinar los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado.

1.3. Características del programa

1. Identificación del programa

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.

Las oficinas del SITT están ubicadas en Blvd. Insurgentes s/n, Colonia Azteca, C.P. 22224, Tijuana. El Director es C.P. José Alonso López Sepúlveda.

2. Problema o necesidad que pretende atender

El problema que atiende es "Limitada operatividad y fluidez en cuestión de frecuencias de pasos de autobuses y tarifas de trasbordo en el Sistema Integral de Transporte de Tijuana".

3. Descripción de los objetivos del programa, así como de los bienes y/o servicios que ofrece.

El objetivo del programa es: La población de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo de transbordo entre rutas integradas.

Los principales servicios que ofrece el programa según la Matriz de Indicadores de Resultados MIR, son los siguientes:

- I. Capacitación a supervisores de transporte.
- II. Implementación de operativos y puntos de revisión fijos dentro de las rutas del subsistema 1.
- III. Implementación de programas mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura.
- IV. Implementación del sistema de control de recaudo.
- V. Supervisión de la tarifa vigente.

- VI. Brindar servicio respecto de la operación del subsistema 1 para combatir y eliminar la competencia desleal de transporte público.
- VII. Supervisión de monitoreo gestión de flota.
- VIII. Implementación de campañas de difusión.

2. Evaluación de consistencia y resultados

Con base en los términos de referencia de la evaluación de Consistencia y Resultados del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), la evaluación contiene seis temas y 51 preguntas:

- **Diseño.**

Analizar 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.

- **Planeación estratégica.**

Identificar si el programa cuenta con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados.

- **Operación.**

Analizar los principales procesos establecidos en las Reglas de Operación del Programa o en la normatividad aplicable; así como los sistemas de información con los que cuenta el programa y sus mecanismos de rendición de cuentas.

- **Cobertura y focalización.**

Examinar si el programa ha definido una estrategia de cobertura de mediano y de largo plazo y los avances presentados en el ejercicio fiscal evaluado.

- **Percepción de beneficiarios.**

Identificar si el programa cuenta con instrumentos que le permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios del programa y sus resultados.

- **Resultados.**

Examinar los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado

Los seis temas incluyen preguntas específicas, de las que 34 deben ser respondidas mediante un esquema binario (SÍ/NO) sustentando con evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el análisis. En los casos en que la respuesta sea SÍ, se debe seleccionar uno de cuatro niveles de respuesta definidos para cada pregunta. Las 17 preguntas que no tienen respuestas binarias (por lo que no incluyen niveles de

respuestas) se deben responder con base en un análisis sustentado en evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el mismo.

A continuación, se describen los resultados obtenidos a través de la aplicación de la evaluación de Consistencia y Resultados.

2.1. Diseño

A. Análisis de la Justificación de la creación y del diseño del programa

1. El problema o necesidad prioritaria que busca resolver el programa está identificado en un documento que cuenta con la siguiente información:
 - a) El problema o necesidad se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
 - b) Se define la población que tiene el problema o necesidad.
 - c) Se define el plazo para su revisión y su actualización.

Sí

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> • El programa tiene identificado el problema o necesidad que busca resolver, y • El problema cumple con todas las características establecidas en la pregunta.

El programa 102 del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) tiene el problema establecido en el “Árbol de problemas”, el cual se describe como “Limitada operatividad y fluidez en cuestión de frecuencias de pasos de autobuses y tarifas de trasbordo en el Sistema Integral de Transporte de Tijuana”, redactado como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida, cabe señalar que en el documento “Árbol de objetivos” está definido como “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas”. Con parte de la Metodología de Marco Lógico (MML) la definición del problema en el árbol de objetivos se debe establecer en sentido positivo, es claro que en ambos documentos se hace referencia a la misma problemática. El programa define la población que tiene el problema o necesidad en el Sistema Integral de Transporte de Tijuana.

El programa se actualiza de forma anual y se revisa su avance de manera trimestral, sin embargo, no se proporcionó documento en el que se defina un plazo para la actualización y revisión del problema.

Las fuentes de información son el árbol de problemas, árbol de causas y efectos y árbol de objetivos, proporcionados por el SITT.

2. Existe un diagnóstico del problema que atiende el programa que describa de manera específica:

- a) Causas, efectos y características del problema.
- b) Cuantificación y características de la población que presenta el problema.
- c) Ubicación territorial de la población que presenta el problema.
- d) El plazo para su revisión y su actualización.

Sí

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> • El programa cuenta con documentos, información y/o evidencias que le permiten conocer la situación del problema que pretende atender, y • El diagnóstico cumple con dos de las características establecidas en la pregunta.

El documento árbol de causas y efectos, identifica 4 causas inmediatas del problema, "La movilidad del usuario en la metrópoli inhibida". Así mismo el documento identifica 4 efectos inmediatos como son: "Impacto en el poder adquisitivo del ciudadano de la metrópoli", desarrollo económico municipal inhibido por altos tiempos de traslados", "vulnerabilidad de la población respecto de transporte inseguro y de baja calidad", "ausencia de garantías jurídicas y operativos para el transportista regular".

En relación con la cuantificación y características de la población que presenta el problema, el documento Programa Operativo Anual del ejercicio fiscal 2020, cuantifica la población que presenta el problema. La ubicación territorial es en la ciudad de Tijuana. La población esta desagregada en hombres y mujeres y por rango de edades, mostrando un total de 318,895 mujeres y 361,105 hombres, en total son 680,000 población potencial del presente programa.

Las fuentes de información utilizadas fueron el árbol de causas y efectos, el Programa Operativo Anual 2020 y el Plan Municipal de Desarrollo 2020-2021.

Así mismo la dependencia cuenta con un diagnóstico del problema, que señala las causas y efectos del problema, identifica su población potencial, objetivo, así como la atendida, sin embargo, no señala el plazo para su revisión

y su actualización. Las principales fuentes del documento son: IMPLAN con base en la Dirección Municipal de Transporte Público de Tijuana, INEGI. 2018, Análisis Costo-Beneficio Sistema BRT Tijuana. Taller ACCUR. 2016, Periódico Oficial de Baja California, 4 de marzo de 2016.

IMPLAN con base en la Encuesta Intercensal INEGI y el Registro Nacional de Vehículos. 2015 y Análisis Costo-Beneficio Sistema BRT Tijuana, Taller ACCUR. 2016.

Como aspecto susceptible de mejora se recomienda definir un plazo de revisión del documento diagnóstico para que sea vigente la información y sea de utilidad para la atención del problema del programa.

3. ¿Existe justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa lleva a cabo?

Sí

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> • El programa cuenta con una justificación teórica o empírica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa lleva a cabo en la población objetivo, y • La justificación teórica o empírica documentada es consistente con el diagnóstico del problema, y • Existe(n) evidencia(s) (nacional o internacional) de los efectos positivos atribuibles a los beneficios o apoyos otorgados a la población objetivo, y • Existe(n) evidencia(s) (nacional o internacional) de que la intervención es más eficaz para atender la problemática que otras alternativas.

El programa cuenta con justificación teórica en función de lo que se estableció en el Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019 en su objetivo 5.3 “Mejorar el acondicionamiento de espacios públicos y la movilización ágil, confortable y segura a través de un sistema vial integral eficaz y eficiente de los centros de población”, por medio de dos estrategias clave: “Contar con adecuados sistemas viales primarios y metropolitanos que consideren la incorporación de flujos peatonales, ciclovías, transporte público, personas con discapacidad, sistemas de ingeniería de tránsito y tecnologías sustentable y ecológicas” y “Apoyar la implementación de los sistemas de transporte masivo BRT de Tijuana”.

En virtud de lo anterior, la Actualización del Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024 establece en su objetivo 4. de Desarrollo urbano y ordenamiento del territorio, específicamente en la estrategia en el punto 4.3 “Movilidad y Transporte Sustentable, específicamente en el 4.3.1.5.1 Coordinar las acciones necesarias para garantizar el correcto funcionamiento del transporte.

Por otra parte, el Plan Municipal de Desarrollo 2020-2021 establece en su Eje 4-Ciudad Sustentable, la estrategia 4.6.1. Mejora del entorno urbano caminable y transporte público con accesibilidad universal, y en la línea de acción 4.6.1.5. Promover el mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura del transporte público.

Como parte del análisis se confirma que el programa cuenta con una justificación teórica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa realiza, se concluye además que es consistente con el diagnóstico del problema y existe evidencia nacional de los efectos positivos atribuibles a los beneficios otorgados a la población objetivo y de que la intervención es más eficaz para atender la problemática que otras alternativas.

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

4. El Propósito del programa está vinculado con los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o nacional considerando que:
- a) Existen conceptos comunes entre el Propósito y los objetivos del programa sectorial, especial o institucional, por ejemplo: población objetivo.
 - b) El logro del Propósito aporta al cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial o institucional.

Sí

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> • El programa cuenta con un documento en el que se establece la relación del Propósito con los objetivo(s) del programa sectorial, especial, institucional o nacional, y • Es posible determinar vinculación con todos los aspectos establecidos en la pregunta, y • El logro del Propósito es suficiente para el cumplimiento de alguna(s) de la(s) meta(s) de alguno(s) de los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o nacional.

De acuerdo a lo establecido en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) el propósito del programa “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas”, está vinculado con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2019-2024, principalmente en el Objetivo Prioritario 2: Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.

Además, el Propósito del programa está vinculado con uno de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, que busca “contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica”.

Por otro lado, el Propósito del programa también está vinculado con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo 2019-2021, en su eje estratégico núm. 4 Desarrollo urbano y reordenamiento del territorio, en su objetivo 4.3 movilidad y transporte sustentable.

Derivado de lo anterior, se puede afirmar que el logro del Propósito del programa aporta al cumplimiento de algunas de las metas los objetivos del Plan Municipal de Desarrollo 2019-2021, del Plan Estatal de Desarrollo 2019-2021 y del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2019-2024 principalmente en el Objetivo Prioritario 2: Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.

5. ¿Con cuáles metas y objetivos, así como estrategias transversales del Plan Nacional de Desarrollo vigente está vinculado el objetivo sectorial, especial, institucional o nacional relacionado con el programa?

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) se vincula directamente con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 en sus líneas de acción: 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, así como con el Plan Estatal de Desarrollo, Plan Municipal 2019-2021, como se

señala en la tabla. La dependencia actualizó su matriz de planeación, en virtud de ello se incluye tabla en función de los planes actualizados.

PND 2019-2024	PED 2019-2021	PMD 2019-2021
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.	4.3.5.1. Coordinar las acciones necesarias para garantizar el correcto funcionamiento del transporte.	4.6.1.5. Promover el mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura de transporte público.

6. ¿Cómo está vinculado el Propósito del programa con los Objetivos del Desarrollo del Milenio, los Objetivos de Desarrollo Sostenible o la Agenda de Desarrollo Post 2015?

El Propósito del programa se encuentra indirectamente vinculado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, específicamente en el objetivo 11 - Ciudades y comunidades sostenibles, donde señala que la rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados (como la recogida de residuos y los sistemas de agua y saneamiento, carreteras y transporte), lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado.

La fuente de información es <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

C. Análisis de la Población potencial y objetivo y mecanismos de elegibilidad

Población potencial y objetivo

7. Las poblaciones, potencial y objetivo, están definidas en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema y cuentan con la siguiente información y características:

- a) Unidad de medida.
- b) Están cuantificadas.

c) Metodología para su cuantificación y fuentes de información.

d) Se define un plazo para su revisión y actualización.

Sí

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> • El programa tiene definidas las poblaciones (potencial y objetivo), y • Las definiciones cumplen con todas las características establecidas

La población objetivo se define en el documento "Programa Operativo Anual 2020". La población esta desagregada en hombres y mujeres y por rango de edades, mostrando un total de 318,895 mujeres y 361,105 hombres, en total son 680,000 población potencial del presente programa.

Menciona como metodología para su cuantificación de la siguiente manera en su documento diagnóstico:

POBLACIÓN O ÁREA DE ENFOQUE:

1) **POTENCIAL:** 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.

2) **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.

3) **ATENDIDA:** De acuerdo a los reportes del operador tecnológico SOPROES Baja, S.A. de C.V. y el 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 diarios transportados en 11 unidades tipo padrón del operador SITT de Tijuana, S.A. de C.V.

Cabe señalar que en el documento diagnostico se encuentra definida la población potencial y objetivo, menciona sus fuentes de información del censo INEGI 2015, no se presenta evidencia de la definición de un plazo para su revisión y actualización de la metodología.

La dependencia muestra el documento denominado "Diagnostico" en el cual identifica a la población potencial y objetivo, no obstante, no se identifica una correlación entre las cifras proporcionadas en el documento POA 2020.

8. Existe información que permita conocer quiénes reciben los apoyos del programa (padrón de beneficiarios) que:

- a) Incluya las características de los beneficiarios establecidas en su documento normativo.
- b) Incluya el tipo de apoyo otorgado.
- c) Esté sistematizada e incluya una clave única de identificación por beneficiario que no cambie en el tiempo.
- d) Cuente con mecanismos documentados para su depuración y actualización.

No aplica.

Derivado que no se otorgan apoyos económicos ni en especie ya que el programa va en función de coadyuvar en mejorar la movilidad en la ciudad de Tijuana mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente, derivado que no existen apoyos por consecuencia no existe un padrón de beneficiarios.

9. Si el programa recolecta información socioeconómica de sus beneficiarios, explique el procedimiento para llevarlo a cabo, las variables que mide y la periodicidad de las mediciones.

No aplica.

Derivado que no se otorgan apoyos económicos ni en especie el programa no recolecta información socioeconómica de sus beneficiarios ya que el servicio que ofrece va en función de coadyuvar en mejorar la movilidad en la ciudad de Tijuana mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente.

D. EVALUACIÓN Y ANÁLISIS DE LA MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS

10. ¿En el documento normativo del programa es posible identificar el resumen narrativo de la MIR (Fin, Propósito, Componentes y Actividades)?

Sí

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> Algunas de las Actividades, todos los Componentes, el Propósito y el Fin de la MIR se identifican en las ROP o documento normativo del programa.

La Dependencia facilitó el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, en el cual se identifica el resumen normativo de la MIR (Fin, Propósito, Componente y algunas Actividades).

Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana	Matriz de indicadores
ARTÍCULO 3.- El objetivo del SITT 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.	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. Propósito: La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas.
ARTÍCULO 7.- El Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, en términos de su Acuerdo de Creación, tiene las siguientes atribuciones y funciones: IX. Formular las políticas, contratar y elaborar los estudios técnicos relativos a la fijación de las tarifas para la prestación del servicio del	P1C2A2 Actividad 2: supervisión de la tarifa vigente.

Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana	Matriz de indicadores
denominado Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.	
<p>ARTÍCULO 34.- Son funciones, atribuciones y competencias de la Dirección de operaciones, las siguientes:</p> <p>IV. Gestionar, planificar y organizar con las diferentes entidades, la construcción y el mantenimiento de proyectos urbanísticos y de infraestructura inherentes al desarrollo del SITT.</p> <p>V. Gestionar y coordinar, con las autoridades públicas correspondientes, las acciones para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de los sistemas de transporte público a cargo del SITT;</p>	P1C1A3 Actividad 3: Implementación de programas de mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura
<p>ARTICULO 27.- Son atribuciones y responsabilidades genéricas de los jefes de las Direcciones:</p> <p>XIV. Cumplir con las disposiciones aplicables sobre capacitación y adiestramiento de los trabajadores o servidores del SITT.</p>	P1c1A1 Actividad 1: capacitación a supervisores de transporte en materia de reglamentación municipal y protocolos de actos de autoridad
<p>ARTÍCULO 49.- Son funciones, atribuciones y competencias del Departamento de informática, adscrito a la Dirección de Tecnologías de la información y Telecomunicaciones, las siguientes:</p> <p>II. Vigilar el buen desempeño de las aplicaciones informáticas y de los sistemas dispuestos para la operación, planificación, recaudo y gestión del Sistema, de tal forma que la velocidad en su organización y recibo por parte de los diferentes participantes del Sistema obtengan información veraz y confiable.</p>	P1C2A1 Actividad 1: Dar seguimiento al sistema de control de recaudo.

Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana	Matriz de indicadores
IV. Respaldar diariamente la información sobre el recaudo, operación y gestión del Sistema, de acuerdo con los datos ofrecidos por las centrales de información de los concesionarios privados;	
ARTÍCULO 42.- Son funciones, atribuciones y competencias del Departamento de Imagen Institucional las siguientes: II. Producir los materiales gráficos de difusión e información (carteles, folletos, volantes, desplegados de prensa, logotipos, etc.).	P1C3A3 Actividad 3: Implementar campañas de difusión al usuario.

De la lógica horizontal de la Matriz de Indicadores para resultados

11. Las Fichas Técnicas de los indicadores del programa cuentan con la siguiente información:

- a) Nombre.
- b) Definición.
- c) Método de cálculo.
- d) Unidad de Medida.
- e) Frecuencia de Medición.
- f) Línea base.
- g) Metas.
- h) Comportamiento del indicador (ascendente, descendente).

Sí

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> • Del 85% al 100% de las Fichas Técnicas de los indicadores del programa tienen las características establecidas.

Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con el 100% de las características establecidas. En la revisión de cada una de las fichas técnicas facilitadas por la Dependencia, es posible señalar que cada uno de los indicadores cuenta con la información requerida, sin embargo, el 100% cuentan con la característica de línea base, pero no tienen señalado ningún dato. Este aspecto susceptible de mejora identificado ya fue atendido por la Dependencia para el ejercicio fiscal 2021.

12. Las metas de los indicadores de la MIR del programa tienen las siguientes características:

- a) **Cuentan con unidad de medida.**
- b) **Están orientadas a impulsar el desempeño, es decir, no son laxas.**
- c) **Son factibles de alcanzar considerando los plazos y los recursos humanos y financieros con los que cuenta el programa.**

Sí

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> • Del 85% al 100% de las metas de los indicadores del programa tienen las características establecidas.

Las metas de los indicadores de la MIR de la dependencia cuentan con unidad de medida, están orientadas a impulsar el desempeño, es decir no son laxas y son factibles de alcanzar considerando los plazos y recursos financieros establecidos para el cumplimiento de las mismas.

Se tienen metas a cumplirse de manera anual, semestral y trimestral principalmente.

La unidad de medida que utilizan principalmente son las siguientes: porcentaje de actividades que fortalecen los espacios e instrumentos de organización para la ciudadanía, porcentaje de los mecanismos implementados para la evaluación y seguimiento de acciones, porcentaje de evaluación a subcomités sectoriales, porcentaje de elaboración de anteproyectos, porcentaje de evaluación de percepción ciudadana, porcentaje de acciones que incorporan igualdad de género, porcentaje de participación de los subcomités en actividades de gobierno. Los plazos que maneja son principalmente semestrales y trimestrales.

Las fuentes de información son la MIR y las Fichas Técnicas de los indicadores del programa proporcionadas por la dependencia.

E. ANÁLISIS DE POSIBLES COMPLEMENTARIEDADES Y COINCIDENCIAS CON OTROS PROGRAMAS FEDERALES

13. ¿Con cuáles programas federales y/o acciones de desarrollo social en otros niveles de gobierno y en qué aspectos el programa evaluado podría tener complementariedad y/o coincidencias?

El programa cuenta con coincidencias en su objetivo “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas”, con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2019-2024, principalmente en el Objetivo Prioritario 2: Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional. La fuente de información es el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2019-2024, disponible en la siguiente página:

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5596042&fecha=02/07/2020

2.2. Planeación y Orientación a Resultados



F. INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

14. La Unidad Responsable del programa cuenta con un plan estratégico con las siguientes características:
- Es resultado de ejercicios de planeación institucionalizados, es decir, sigue un procedimiento establecido en un documento.
 - Contempla el mediano y/o largo plazo.
 - Establece los resultados que quieren alcanzar, es decir, el Fin y Propósito del programa.
 - Cuenta con indicadores para medir los avances en el logro de sus resultados.

Sí

4	<ul style="list-style-type: none"> El plan estratégico tiene todas las características establecidas.
---	---

La dependencia no mostró documentos que soporten una planeación estratégica inicial donde se desprendan planes y/o proyectos encaminados a apoyar el cumplimiento del programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT". Como aspecto susceptible de mejora se sugiere desarrollar la planeación estratégica del Programa 102.

Sin embargo, elaboran el plan operativo anual con la documentación oficial, presentan la matriz de indicadores (MIR), por lo anterior se sugiere como aspecto susceptible de mejora la elaboración de un documento de planeación estratégica que contemple el mediano y largo plazo, es decir, se entenderá por mediano plazo, que la visión del plan abarque la presente administración federal y largo plazo que trascienda la administración federal.

15. El programa cuenta con planes de trabajo anuales para alcanzar sus objetivos que:
- Son resultado de ejercicios de planeación institucionalizados, es decir, siguen un procedimiento establecido en un documento.
 - Son conocidos por los responsables de los principales procesos del programa.
 - Tienen establecidas sus metas.

d) Se revisan y actualizan.

Sí

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> Los planes de trabajo anuales tienen todas de las características establecidas.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT "cuenta con el Programa Operativo Anual (POA) correspondiente al ejercicio fiscal 2020, mismo que es el resultado de ejercicios de planeación institucionalizados ya que siguen el procedimiento establecido por CONEVAL. Los principales objetivos del Programa Operativo Anual van orientados a cumplir con el fin y el propósito del programa, así como cada uno de sus componentes y principales acciones afín al transporte público y la movilidad de rutas de los ciudadanos

Cabe mencionar que los líderes y responsables de los principales procesos, tienen determinadas sus metas en las Fichas Técnicas de los indicadores del programa y se revisan y actualizan cada año.

Las principales fuentes de información son el Programa Operativo Anual y la Matriz de Indicadores correspondientes al ejercicio fiscal 2020, así como las Fichas Técnicas de los indicadores del programa.

G. DE LA ORIENTACIÓN HACIA RESULTADOS Y ESQUEMAS O PROCESOS DE EVALUACIÓN

16. El programa utiliza informes de evaluaciones externas:

- De manera regular, es decir, uno de los elementos para la toma de decisiones sobre cambios al programa son los resultados de evaluaciones externas.
- De manera institucionalizada, es decir, sigue un procedimiento establecido en un documento.
- Para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión y/o sus resultados.
- De manera consensada, participan operadores, gerentes y personal de la unidad de planeación y/o evaluación.

Sí

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> El programa utiliza informes de evaluación externa y tiene tres de las características establecidas.

El programa ha sido objeto de unas evaluaciones externas, en las cuales podemos señalar de manera regular de tipo Consistencia y Resultados conforme a lo establecido en el Programa Anual de Evaluación 2017 y 2018, así como la evaluación del 2020 específica de desempeño.

Durante la evaluación se entregó evidencia de que el programa utilice dichas evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión y/o sus resultados, a través de las mejoras realizadas. Las fuentes de información son el Programa Anual de Evaluación 2018, 2019 y 2020, específicamente en el informe final de la Evaluación de Consistencia y Resultados del ejercicio fiscal 2018 y en la específica de desempeño 2020.

17. Del total de los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) clasificados como específicos y/o institucionales de los últimos tres años, ¿qué porcentaje han sido solventados de acuerdo con lo establecido en los documentos de trabajo y/o institucionales?

Sí

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> Del 70 al 84% del total de los ASM se han solventado y las acciones de mejora están siendo implementadas de acuerdo con lo establecido en los documentos de trabajo e institucionales.

La dependencia mostro evidencia de seguimiento de los ASM de evaluaciones anteriores tal como lo muestra el anexo 7 de la evaluación de consistencia y resultados llevada a cabo en el 2018, al realizar la revisión es posible verificar que se atendieron tres ASM: en un documento diagnóstico donde describe la implementación de la metodología de la población a la que se pretende beneficiar, así como también el incluir los diagramas de flujo de los procesos clave del programa en el Manual de Funciones y Procedimientos del SITT. Cabe mencionar que para el ejercicio fiscal 2021 se trabajó en un documento que presento Tesorería del H. Ayuntamiento, como parte de los requisitos.

N°	Aspectos susceptibles de mejora	Actividades	Área responsable	Fecha de termino	Resultados esperados	Productos y/o evidencia	Avance (%)	Identificación del documento probatorio	Observaciones
1	Falta de un documento denominado "Diagnóstico" dónde es plasmada la problemática identificada.	Diseñar un documento diagnóstico del problema.	Administración	Septiembre 2020	Documento diagnóstico dónde es plasmada la problemática identificada	Documento diagnóstico	100%	Documento diagnóstico 2020	N/A
2	No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial	Diseñar documento que defina claramente la población potencial	Administración	Septiembre 2020	Documento diagnóstico que incluye la población del programa	Documento diagnóstico	100%	Documento diagnóstico 2020	N/A
3	No existe una alineación de los programas presupuestarios (Pp) respecto al Plan Estatal de Desarrollo (PED) y al Plan Municipal de Desarrollo (PMD)	Realizar la respectiva alineación del programa con el Plan Nacional, Plan Estatal y el Plan Municipal de Desarrollo.	Administración	Septiembre 2020	Alineación del Programa en la Matriz de Planeación de Estrategias	Matriz de Planeación de Estrategias	100%	Matriz de Planeación de Estrategias 2020 y 2021	N/A
4	No existe un documento que permita conocer la percepción de la población atendida	Trabajar en el diseño del instrumento de percepción	Administración	Septiembre 2021	Instrumento que permita medir eficientemente la percepción de la población atendida por el programa.	Informe de la aplicación del instrumento	0%	Instrumento de evaluación y el informe de su aplicación	N/A

18. ¿Con las acciones definidas en los documentos de trabajo e institucionales, que a la fecha se han implementado, provenientes de los Mecanismos para el seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora derivados de informes y evaluaciones a los programas presupuestarios de la Administración Pública Federal de los últimos tres años, se han logrado los resultados establecidos?

Si, se han logrado resultados parciales, debido a que la dependencia no ha dado seguimiento al 100% de los aspectos susceptibles de mejora de la última evaluación específica de desempeño 2020.

Los resultados que se pueden mencionar son los siguientes: en el manual se incluyen los diagramas de flujo de los procesos clave del programa, esto permite que los colaboradores del programa conozcan cuales son y como se interactúan en la función con otras áreas. Así mismo en su documento diagnóstico incluye los tipos de población a beneficiar y la metodología de la cuantificación respectiva, sin embargo, la cuantificación de la población y su metodología no es clara.

Las fuentes de información son: el informe de la Evaluación Específica de Desempeño del año 2020, Manual de Funciones y Procedimientos del SITT y el documento diagnóstico presentando para la presente evaluación.

19. ¿Qué recomendaciones de la(s) evaluación(es) externa(s) de los últimos tres años no han sido atendidas y por qué?

Algunas de las recomendaciones que no han sido atendidas son las siguientes: Elaborar un plan estratégico que señale los planes a mediano y largo plazo para lograr el cumplimiento del programa. En este apartado es significativo mencionar que es de suma importancia contar con un plan estratégico que coadyuve a definir la dirección que debe tomar el programa. Además, ayuda a establecer objetivos y metas realistas, que están alineados con los objetivos y funciones del presente programa. En las fichas técnicas persiste la falta de información en la línea base de cada indicador. Al no contar con el plan estratégico no les ha facilitado elaborar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de corto, de mediano y largo plazo.

20. A partir del análisis de las evaluaciones externas realizadas al programa y de su experiencia en la temática ¿qué temas del programa considera importante evaluar mediante instancias externas?

Además de la actual evaluación de Consistencia y Resultados, el programa del SITT ha tenido una evaluación similar durante el ejercicio fiscal 2017 y 2018, en el año 2020 fue evaluado en Específica de Desempeño.

El informe de la evaluación 2020 identifica Aspectos Susceptibles de Mejora relacionados con la planeación y orientación a resultados, la cobertura y focalización del programa, así como la medición de los resultados.

Considerando los aspectos susceptibles de mejora identificados, se considera importante seguir evaluando la consistencia de la planeación del programa y su cobertura, así como también la medición de sus resultados.

Las fuentes de información son el informe final de la evaluación de Consistencia y Resultados del ejercicio fiscal 2018 y el informe final de la específica de desempeño 2020.

H. DE LA GENERACIÓN DE INFORMACIÓN

21. El Programa recolecta información acerca de:

- a) La contribución del programa a los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o nacional.
- b) Los tipos y montos de apoyo otorgados a los beneficiarios en el tiempo.
- c) Las características socioeconómicas de sus beneficiarios.
- d) Las características socioeconómicas de las personas que no son beneficiarias, con fines de comparación con la población beneficiaria.

No aplica.

Es relevante mencionar que el programa del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) no recoge información en correspondencia con los tipos y montos de apoyos concedidos a los beneficiarios, ya que el propósito va en función de favorecer y mejorar la movilidad en la metrópoli mediante de la ejecución de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente, por lo que no se otorga apoyos ni en dinero ni en especie, solo en servicio, asimismo, no se recolecta información socioeconómica de beneficiarios, ya que no existe un padrón como tal.

22. El programa recolecta información para monitorear su desempeño con las siguientes características:

- a) Es oportuna.
- b) Es confiable, es decir, se cuenta con un mecanismo de validación.
- c) Está sistematizada.
- d) Es pertinente respecto de su gestión, es decir, permite medir los indicadores de Actividades y Componentes.
- e) Está actualizada y disponible para dar seguimiento de manera permanente.

Sí

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> La información que recolecta el programa cuenta con todas las características establecidas.

El programa del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) recolecta información para monitorear su desempeño y genera sus avances trimestrales en el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y en el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG).

Estos sistemas son confiables, sistematizados, oportunos y actualizados, ya que la información se encuentra disponible en una base de datos electrónica creada por los sistemas, sirve de referente para medir los indicadores de los componentes y de las principales actividades, debido a esta información recolectada existe facilidad de revisar y dar un seguimiento a la información descrita.

Como parte de la documentación que comprueba el cumplimiento de al menos cuatro de los criterios de esta pregunta (es confiable, está sistematizada, es pertinente y está actualizada y disponible), la dependencia proporcionó los documentos de los cuarto avances trimestrales del ejercicio 2020, donde se refleja que corresponde a información obtenida a través del sistema informático y permite identificar el grado de avance de los indicadores de las actividades y componentes.

2.3. Cobertura y Focalización

I. ANÁLISIS DE COBERTURA

23. El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo con las siguientes características:

- a) Incluye la definición de la población objetivo.
- b) Especifica metas de cobertura anual.
- c) Abarca un horizonte de mediano y largo plazo.
- d) Es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa.

Sí.

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> • La estrategia de cobertura cuenta con tres de las características establecidas.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", no presenta una estrategia de cobertura como tal, sin embargo, en el documento denominado "Corredor 1 Puerta México - El Florido", en el que se presenta la configuración general del subsistema 1 del Sistema Integral de Transporte de Tijuana y el diseño operacional necesario para atender la demanda de transporte. Es importante hacer mención que el documento considera la definición de la población objetivo, considera un horizonte de mediano y largo plazo y es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, sin embargo, no cuantifica metas de cobertura de manera anual.

En lo que respecta a los aspectos susceptibles de mejora se debe considerar elaborar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual.

24. ¿El programa cuenta con mecanismos para identificar su población objetivo? ¿En caso de contar con estos, especifique cuáles y qué información utiliza para hacerlo?

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", cuenta con mecanismos para identificar su población objetivo en su documento diagnóstico presentando su población potencial y objetivo, así como en Programa Operativo Anual 2020.

25. A partir de las definiciones de la población potencial, la población objetivo y la población atendida, ¿cuál ha sido la cobertura del programa?

En la evidencia documental proporcionada por la dependencia, no es posible determinar el grado de cobertura alcanzada.

Cabe señalar que en el documento "cuarto Avance Trimestral del ejercicio fiscal 2020" se puede encontrar su grado de cumplimiento con respecto de sus componentes y actividades, mismos que en promedio tienen un cumplimiento del 95%, el 5% que dejó de cumplirse se menciona que esto deriva de la contingencia sanitaria del COVID 19, por lo que no se logró la actividad de capacitación a supervisores de transporte en materia de reglamentación municipal y protocolos de actos autoridad principalmente.

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

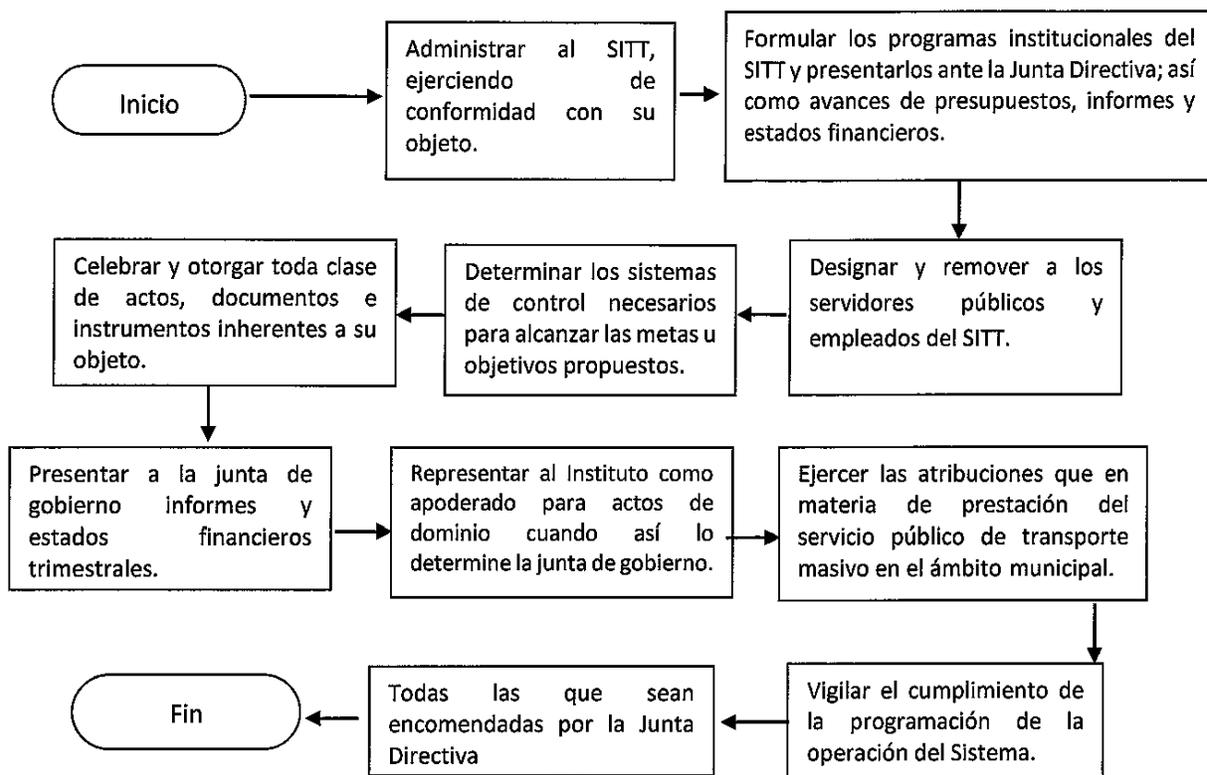
2.4. Operación



J. ANÁLISIS DE LOS PROCESOS ESTABLECIDOS EN LAS ROP O NORMATIVIDAD APLICABLE

26. Describa mediante Diagramas de Flujo el proceso general del programa para cumplir con los bienes y los servicios (es decir los Componentes del programa), así como los procesos clave en la operación del programa.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", cuenta con el Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, mismo que contiene diagramas de flujo de su procedimiento como proceso clave que se presenta a continuación para asegurar que los programas establecidos por la Dependencia se cumplan conforme fueron planeados.



Solicitud de apoyos

27. ¿El programa cuenta con información sistematizada que permite conocer la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes? (socioeconómicas en el caso de personas físicas y específicas en el caso de personas morales).

No aplica.

Es relevante mencionar que el programa del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) no recoge información en correspondencia con los tipos y montos de apoyos concedidos a los beneficiarios, ya que el propósito va en función de favorecer y mejorar la movilidad en la metrópoli mediante de la ejecución de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente, por lo que no se otorga apoyos ni en dinero ni en especie, solo en servicio, asimismo, no se recolecta información socioeconómica de beneficiarios, ya que no existe un padrón como tal y por lo tanto no cuenta con información sistematizada que permita conocer la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes.

28. Los procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo cuentan con las siguientes características:

- a) Corresponden a las características de la población objetivo.
- b) Existen formatos definidos.
- c) Están disponibles para la población objetivo.
- d) Están apegados al documento normativo del programa.

No aplica.

Resulta necesario confirmar que como parte del análisis del programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", no posee información sistematizada que facilite conocer la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes, ya que no se otorga ningún tipo de apoyo, en virtud de ello no existen procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de dichos apoyos.

29. El programa cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo con las siguientes características:

- a) Son consistentes con las características de la población objetivo.

- b) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras
- c) Están sistematizados.
- d) Están difundidos públicamente.

No aplica.

Cabe mencionar que el programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", no otorga ningún tipo de apoyo económicos tampoco en especie, es por ello que no posee mecanismos documentados para confirmar el procedimiento para recibir, registrar y dar trámite a las diferentes peticiones de dichos apoyos por parte de los ciudadanos.

Selección de beneficiarios y/o proyectos

30. Los procedimientos del programa para la selección de beneficiarios y/o proyectos tienen las siguientes características:

- a) Incluyen criterios de elegibilidad claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- b) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
- c) Están sistematizados.
- d) Están difundidos públicamente.

No aplica.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", no otorga ningún tipo de apoyo, por lo cual no existe un procedimiento para la selección de beneficiarios.

31. El programa cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento de selección de beneficiarios y/o proyectos y tienen las siguientes características:

- a) Permiten identificar si la selección se realiza con base en los criterios de elegibilidad y requisitos establecidos en los documentos normativos.
- b) Están estandarizados, es decir son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
- c) Están sistematizados.

- d) Son conocidos por operadores del programa responsables del proceso de selección de proyectos y/o beneficiarios.

No aplica.

Como parte del análisis, es posible mencionar que el programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITTT", no cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento de selección de beneficiarios y/o proyectos, ya que el programa no entrega ningún tipo de apoyo económico, tampoco en especie, solo servicios relacionados a la movilidad del ciudadano.

Tipos de apoyos

32. Los procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios tienen las siguientes características:

- a) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
- b) Están sistematizados.
- c) Están difundidos públicamente.
- d) Están apegados al documento normativo del programa.

No aplica.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITTT", no entrega apoyos, por lo tanto, no existe un procedimiento establecido para el otorgamiento de estos.

33. El programa cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento de entrega de apoyos a beneficiarios y tienen las siguientes características:

- a) Permiten identificar si los apoyos a entregar son acordes a lo establecido en los documentos normativos del programa.
- b) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
- c) Están sistematizados.
- d) Son conocidos por operadores del programa.

No aplica.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", no entrega apoyos, por lo tanto, no se cuentan con mecanismos documentados para verificar el procedimiento de entrega de estos.

Ejecución

34. Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones tienen las siguientes características:

- a) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
- b) Están sistematizados.
- c) Están difundidos públicamente.
- d) Están apegados al documento normativo del programa.

Sí

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> • Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones tienen tres de las características establecidas.

Los procedimientos de ejecución de las acciones realizadas por el programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", están estandarizados, es decir, son utilizados por las instancias ejecutoras vinculadas al Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana. Los cuales están apegados a los documentos normativos del programa: Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California y el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California.

No se proporcionó evidencia de que la información de los mecanismos se encuentre en bases de datos, plataforma tecnológica o en un sistema informático, por lo tanto, estos procedimientos no están sistematizados.

Están difundidos públicamente en la página oficial del SITT <https://sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>

Las fuentes de información consultadas son el Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California y el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

35. El programa cuenta con mecanismos documentados para dar seguimiento a la ejecución de obras y acciones y tienen las siguientes características:

- a) Permiten identificar si las obras y/o acciones se realizan acorde a lo establecido en los documentos normativos del programa.
- b) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
- c) Están sistematizados.
- d) Son conocidos por operadores del programa.

Sí

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> • Los mecanismos para dar seguimiento a la ejecución de obras y/o acciones tienen tres de las características establecidas.

Como parte del seguimiento al programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT" se confirma que cuenta con mecanismos documentados para dar seguimiento a la ejecución de las acciones realizadas en el Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, el cual contiene los procedimientos a realizar, así como las funciones de cada uno de los Departamentos que conforman la dependencia.

Dichos mecanismos permiten identificar si las acciones se realizan acorde a lo establecido en el Reglamento para atender la prestación del servicio público del transporte colectivo urbano y suburbano masivo.

Estos mecanismos están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras y son conocidos por los operadores del programa.

Sin embargo, el SITT no proporcionó evidencia documental de que estos mecanismos estén sistematizados.

K. MEJORA Y SIMPLIFICACIÓN REGULATORIA

36. ¿Cuáles cambios sustantivos en el documento normativo se han hecho en los últimos tres años que han permitido agilizar el proceso de apoyo a los solicitantes?

No aplica.

En función de que el programa no entrega apoyos, no existen cambios sustantivos en el documento normativo que permitan agilizar proceso alguno de apoyo a solicitantes.

Sin embargo, la versión vigente del Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California tiene fecha de reforma del 21 de febrero de 2020 actualización que sustituye a la del 23 de julio de 2018, solamente presenta modificaciones en su artículo 10, cambios que se muestran en la siguiente tabla:

	Reglamento Interno 2018	Reglamento Interno 2020
Artículo	<p>Artículo 10.- En términos del Acuerdo de Creación del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, emitido por H. Ayuntamiento Municipal, la Junta Directiva es el órgano jerárquico superior en la estructura del propio Organismo Municipal, y está integrada por:</p> <p>II. Tres regidores, presidentes de las comisiones relacionadas con los objetivos y actividades del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, baja California, que son las siguientes: <u>Planeación del Desarrollo Municipal,</u></p>	<p>Artículo 10.- En términos del Acuerdo de Creación del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, emitido por H. Ayuntamiento Municipal, la Junta Directiva es el órgano jerárquico superior en la estructura del propio Organismo Municipal, y está integrada por:</p> <p>II. Tres regidores, presidentes de las comisiones relacionadas con los objetivos y actividades del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, que son las siguientes: <u>Desarrollo Metropolitano, Planeación,</u></p>

	<u>Desarrollo Urbano, Obras y Servicios Públicos, y Vialidad y Transporte;</u>	<u>Urbanismo, Obras y Servicios Públicos, y Vialidad y Movilidad Urbana;</u>
Análisis	En el año 2020, se realizó solo una reforma al artículo 10 del Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, la cual se encuentra en la fracción II, en el que se menciona a los integrantes de este Organismo, sufre un cambio principalmente las actividades ahora llamadas <u>“Desarrollo Metropolitano, Planeación, Urbanismo, Obras y Servicios Públicos, y Vialidad y Movilidad Urbana”</u> .	

ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

37. ¿Cuáles son los problemas que enfrenta la unidad administrativa que opera el programa para la transferencia de recursos a las instancias ejecutoras y/o a los beneficiarios y, en su caso, qué estrategias ha implementado?

En este apartado de análisis la dependencia que administra el programa señala que no enfrentan problemas para la transferencia de recursos a las instancias ejecutoras, debido a que Tesorería Municipal les asigna el presupuesto de manera segura y directa al programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SIT”.

L. EFICIENCIA Y ECONOMÍA OPERATIVA DEL PROGRAMA

Registro de operaciones programáticas y presupuestales

38. El programa identifica y cuantifica los gastos en los que incurre para generar los bienes y los servicios (Componentes) que ofrece y los desglosa en las siguientes categorías:

- a) **Gastos en operación:** Se deben incluir los directos (gastos derivados de los subsidios monetarios y/o no monetarios entregados a la población atendida, considere los capítulos 2000 y/o 3000 y gastos en personal para la realización del programa, considere el capítulo 1000) y los indirectos (permiten aumentar la eficiencia, forman parte de los procesos de apoyo. Gastos en supervisión, capacitación y/o evaluación, considere los capítulos 2000, 3000 y/o 4000).

- b) **Gastos en mantenimiento:** Requeridos para mantener el estándar de calidad de los activos necesarios para entregar los bienes o servicios a la población objetivo (unidades móviles, edificios, etc.). Considere recursos de los capítulos 2000, 3000 y/o 4000.
- c) **Gastos en capital:** Son los que se deben afrontar para adquirir bienes cuya duración en el programa es superior a un año. Considere recursos de los capítulos 5000 y/o 6000 (Ej.: terrenos, construcción, equipamiento, inversiones complementarias).
- d) **Gasto unitario:** Gastos Totales/población atendida (Gastos totales=Gastos en operación + gastos en mantenimiento). Para programas en sus primeros dos años de operación se deben considerar adicionalmente en el numerador los Gastos en capital.

Sí

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> El programa identifica y cuantifica los gastos en operación y desglosa tres de los conceptos establecidos.

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. Este informe es un formato estandarizado del Ayuntamiento para el manejo de sus distintas Unidades Administrativas, el reporte no agrupa los gastos del Programa en ninguno de los conceptos establecidos (gastos en operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital, gasto unitario), así como no los identifica por componente. Sin embargo, presenta los gastos agrupados por partidas.

Capítulos de gasto	Concepto		Total
10000: SERVICIOS PERSONALES	11000	Remuneraciones al personal de carácter permanente	\$1,294,000.00
	12000	Remuneraciones al personal de carácter transitorio	\$3,336,000.00
	13000	Remuneraciones adicionales y especiales	\$3,073,000.00
	14000	Seguridad social	\$0
	15000	Otras prestaciones sociales y económicas	\$2,438,000.00
	16000	Previsiones	\$0

	17000	Pago de estímulos a servidores públicos	\$0
	Subtotal de Capítulo 10000		\$10,141,000.00
20 000: MATERIALES Y SUMINISTROS	21000	Materiales de administración emisión y documentos y artículos oficiales	\$275,000.00
	22000	Alimentos y utensilios	\$30,000.00
	23000	Materias primas y materiales de producción y comercialización	\$0
	24000	Materiales y artículos de construcción y de reparación	\$2000
	25000	Productos químicos, farmacéuticos y de laboratorio	\$100,000.00
	26000	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$502,000.00
	27000	Vestuario, blancos, prendas de protección y artículos deportivos	\$35,000.00
	28000	Materiales y suministros para seguridad	\$0
	29000	Herramientas, refacciones y accesorios menores	\$51,000.00
		Subtotal de Capítulo 20000	
30 000: SERVICIOS GENERALES	31000	Servicios básicos	\$1,369,000.00
	32000	Servicios de arrendamiento	\$347,000.00
	33000	Servicios profesionales, científicos, técnicos y otros servicios	\$352,000.00
	34000	Servicios financieros, bancarios y comerciales	\$138,000.00
	35000	Servicios de instalación, reparación, mantenimiento y conservación	\$1,377,000.00
	36000	Servicios de comunicación social y publicidad	\$149,000.00
	37000	Servicios de traslado y viáticos	\$89,000.00
	38000	Servicios oficiales	\$15,000.00
	39000	Otros servicios generales	\$332,000.00
	Subtotal de Capítulo 30000		\$4,168,000.00

40 000: TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS.	41000	Transferencias internas y otras asignaciones al sector publico	\$0
	42000	Transferencias al resto del sector publico	\$0
	43000	Subsidios y subvenciones	\$0
	44000	Ayudas sociales	\$0
	45000	Pensiones y jubilaciones	\$0
	46000	Transferencias a fideicomisos, mandatos y otros análogos	\$0
	47000	Transferencias a la seguridad social	\$0
	48000	Donativos	\$0
	49000	Transferencias al exterior	\$0
	Subtotal de Capítulo 40000		
50 000: BIENES MUEBLES E INMUEBLES	51000	Mobiliario y equipo de administración	\$180,000.00
	52000	Mobiliario y equipo educacional y recreativo	\$65,000.00
	53000	Equipo e instrumental médico y de laboratorio	\$0
	54000	Vehículos y equipo de transporte	\$906
	55000	Equipo de defensa y seguridad	\$0
	56000	Maquinaria, otros equipos y herramientas	\$80,000.00
	57000	Activos biológicos	\$0
	58000	Bienes inmuebles	\$0
	59000	Activos intangibles	\$30,000.00
	Subtotal de Capítulo 50000		
60 000: OBRAS PÚBLICAS	61000	Obra pública en bienes de dominio publico	\$0
	62000	Obra pública en bienes propios	\$0
	63000	Proyectos productivos y acciones de fomento	\$0
	Subtotal de Capítulo 60000		
70 000 INVERSIONES FINANCIERAS Y OTRAS PROVISIONES	71000	Inversiones para el fomento de actividades productivas	\$0
	72000	Acciones y participaciones de capital	\$0

	73000	Compra de títulos y valores	\$0
	74000	Concesión de préstamos	\$0
	75000	Inversiones en fideicomisos, mandatos y otros análogos	\$0
	76000	Otras inversiones financieras	\$0
	79000	Provisiones para contingencias y otras erogaciones especiales	\$0
	Subtotal de Capítulo 70000		
80 000 PARTICIPACIONES Y APORTACIONES	81000	Participaciones	\$0
	82000	Aportaciones	\$0
	83000	Convenios	\$0
	Subtotal de Capítulo 80000		
90 000 DEUDA PUBLICA	91000	Amortización de la deuda pública	\$0
	92000	Intereses de la deuda pública	\$0
	93000	Comisiones de la deuda pública	\$0
	94000	Gastos de la deuda pública	\$0
	95000	Costo por cobertura	\$0
	96000	Apoyos financieros	\$0
	99000	Adeudos de ejercicios fiscales anteriores (ADEFAS)	\$0
	Subtotal de Capítulo 90000		

Derivado del análisis del documento, del total del gasto total planeado de \$16,580,000, al finalizar el cuarto cuatrimestre de 2020 se ejerció el 100% del presupuesto.

Economía

39. ¿Cuáles son las fuentes de financiamiento para la operación del programa y qué proporción del presupuesto total del programa representa cada una de las fuentes?

Cabe señalar que las principales fuentes de financiamiento del programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT" de acuerdo con el documento presentando por la Dependencia: Estructura de Financiamiento Ejercicio Fiscal 2020, este los obtiene de la siguiente manera:

CONCEPTO	IMPORTE ASIGNADO	PORCENTAJE	IMPORTE EJERCIDO
INGRESO PROPIO	\$ 1,500,000.00	9%	Sin datos
TRANSFERENCIAS DEL SECTOR CENTRALIZADO	\$15,080,000.00	91%	Sin datos
TOTAL DE INGRESOS 2020	\$16,580,000.00	100%	\$12,597, 869.00

M. SISTEMATIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

40. Las aplicaciones informáticas o sistemas institucionales con que cuenta el programa tienen las siguientes características:

- a) Cuentan con fuentes de información confiables y permiten verificar o validar la información capturada.
- b) Tienen establecida la periodicidad y las fechas límites para la actualización de los valores de las variables.
- c) Proporcionan información al personal involucrado en el proceso correspondiente.
- d) Están integradas, es decir, no existe discrepancia entre la información de las aplicaciones o sistemas.

Sí

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> Los sistemas o aplicaciones informáticas del programa tienen todas las características establecidas.

El sistema institucionalizado con el que cuenta el programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT" es el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC), el cual es un sistema de control para las modificaciones presupuestales y programáticas, mismo que la dependencia establece y se actualiza de manera trimestral.

El SITT cuenta además con el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG) que complementa con informes generados en relación con los avances trimestrales que el SIAC no proporciona.

Dichos sistemas facilitan información al personal involucrado en el proceso correspondiente y están integrados, es decir, no existe discordancia entre la información de las aplicaciones o sistemas.

N. CUMPLIMIENTO Y AVANCE EN LOS INDICADORES DE GESTIÓN Y PRODUCTOS

41. ¿Cuál es el avance de los indicadores de servicios y de gestión (Actividades y Componentes) y de resultados (Fin y Propósito) de la MIR del programa respecto de sus metas?

Al cuarto trimestre de 2020, el indicador de nivel Fin "Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente", se establece una medición anual y el cumplimiento de la meta fue lograda con éxito al 100%.

Derivado del análisis del Cuarto Avance Trimestral 2020, el indicador de nivel Propósito "La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas", se estableció una meta anual del 95%, la cual se logró cumplir de acuerdo con lo programado.

Asimismo, los indicadores de nivel Componente: Equipo de supervisores de transporte implementado, integración de las rutas de los concesionarios al SITT logrado y enlaces de coordinación y convenios interinstitucionales entre dependencias afín a la materia de transporte logradas, presentaron un cumplimiento del 100% respecto a lo programado.

En relación con los 8 indicadores de nivel Actividad, el 88% de los indicadores al cuarto trimestre se lograron en un 100%, mientras que el indicador de la actividad: Capacitación a supervisores de transporte en materia de reglamentación municipal y protocolos de actos de autoridad, solo se avanzó en el último trimestre del año con un resultado del 25% de avance de un 100% programado, la justificación fue por motivos de la contingencia sanitaria COVID 19.

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta (Año evaluado)	Valor alcanzado (Año evaluado)	Avance (%)	Justificación
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.	Anual	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Propósito	La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas.	Semestral	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Equipo de supervisores de transporte implementado	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Integración de las rutas de los concesionarios al SITT logrado	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Enlaces de coordinación y convenios interinstitucionales entre dependencias afín a la materia de transporte logradas	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Capacitación a supervisores de transporte en materia de reglamentación municipal y protocolos de actos de autoridad	Trimestral	100%	25%	25%	Meta lograda por debajo de lo planeado, debido a la contingencia sanitaria COVID 19
Actividad	Implementación de operativos y puntos de revisión fijos dentro de las rutas del Subsistema 1	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente

Actividad	Implementación de programas de mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura	Trimestral	91%	91%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Implementación del sistema de control de recaudo	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Supervisión de la tarifa vigente	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Brindar servicio respecto de la operación del Subsistema 1 para combatir y eliminar la competencia desleal del transporte público	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Supervisión del monitoreo gestión de flota	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Implementación de campañas de comunicación y difusión	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente

Las fuentes de información fueron el Cuarto Avance Trimestral y la Matriz de Indicadores, ambos del ejercicio 2020 proporcionados por la dependencia.

O. RENDICIÓN DE CUENTAS Y TRANSPARENCIA

42. El programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas con las siguientes características:

- a) Las ROP o documento normativo están actualizados y son públicos, esto es, disponibles en la página electrónica.**
- b) Los resultados principales del programa, así como la información para monitorear su desempeño, están actualizados y son públicos, son difundidos en la página.**
- c) Se cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información acorde a lo establecido en la normatividad aplicable.**

d) La dependencia o entidad que opera el Programa propicia la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas y a su vez genera las condiciones que permitan que ésta permee en los términos que señala la normatividad aplicable.

Sí.

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> Los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas tienen tres de las características establecidas.

El programa 102 “Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT” cuenta con mecanismos de transparencia, en la web oficial del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana <http://www.sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>, se evidencia que contiene los resultados principales del programa actualizados, así como la información para monitorear su desempeño, el reglamento interno del organismo municipal para la operación del Sistema de Transporte Masivo urbano de pasajeros de Tijuana, BC

El procedimiento para recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información acorde a lo establecido en la normatividad aplicable, la página de transparencia del Ayuntamiento de Tijuana <http://www.transparencia.tijuana.gob.mx/> contiene los formatos para las solicitudes. Resulta importante señalar que no se cuenta con evidencia en el cual la dependencia propicie la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas y a su vez genera las condiciones que permitan que ésta permee en los términos que señala la normatividad aplicable.

2.5. Percepción de la Población Atendida



43. El programa cuenta con instrumentos para medir el grado de satisfacción de su población atendida con las siguientes características:

- a) Su aplicación se realiza de manera que no se induzcan las respuestas.
- b) Corresponden a las características de sus beneficiarios.
- c) Los resultados que arrojan son representativos.

Si

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> • Los instrumentos para medir el grado de satisfacción de la población atendida tienen el inciso a) de las características establecidas y otras de las características.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", facilitó el instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida. Este instrumento de evaluación está conformado por 12 preguntas relacionadas con características generales del usuario, rutas utilizadas, evaluación de las características del servicio proporcionado e identificación de áreas de oportunidad del servicio, así como el interés de una aplicación móvil para conocer rutas y horarios disponibles. Sin embargo, no se mostró evidencia de su aplicación en un informe o encuestas contestadas por usuarios. Así mismo es posible señalar que se cuenta con un buzón de quejas y sugerencias donde los ciudadanos pueden depositar su queja por medio de un formato en dónde anotan sus datos y sus comentarios. El procedimiento para la atención está a cargo de la Sindicatura Procuradora y regulado por la Norma Técnica No. 45, en dónde detalla las modalidades para presentar quejas, pudiendo ser por medio del buzón que se encuentra en la dependencia, la página de internet, línea telefónica (075) y módulos de atención, así como, la forma en que se realizará la comunicación con las dependencias y la respuesta al ciudadano.

La norma se encuentra difundida públicamente en la página de internet del Ayuntamiento. El formato establecido no cuenta con preguntas para recabar la información, se realiza por medio de la narración de los hechos por parte

del ciudadano, por lo que se considera que su aplicación se realiza de manera que no se inducen las respuestas y corresponde a las características de los beneficiarios.

Como aspecto susceptible de mejora, es importante contar con un instrumento que mida el grado de satisfacción de la población atendida respecto de la calidad de los productos y servicios que ofrece el ente, así como del procedimiento y atención recibida por parte del personal de la dependencia, aplicado directamente por la dependencia.

2.6. Medición de Resultados



44. ¿Cómo documenta el programa sus resultados a nivel de Fin y de Propósito?

- a) Con indicadores de la MIR.
- b) Con hallazgos de estudios o evaluaciones que no son de impacto.
- c) Con información de estudios o evaluaciones rigurosas nacionales o internacionales que muestran el impacto de programas similares.
- d) Con hallazgos de evaluaciones de impacto.

Como parte del análisis al programa 102, el SITT confirma que documenta sus resultados a nivel de Fin y de Propósito con indicadores de la MIR, con evaluación externa de Consistencia y Resultados correspondiente al ejercicio fiscal 2017 y 2018, así como una evaluación específica de desempeño 2020, mismas que no son de impacto, que permiten identificar hallazgos relacionados con el Fin y el Propósito del programa, sin embargo, no documenta con información de estudios o evaluaciones rigurosas nacionales o internacionales que muestran el impacto de programas similares, tampoco con hallazgos de evaluaciones de impacto.

45. En caso de que el programa cuente con indicadores para medir su Fin y Propósito, inciso a) de la pregunta anterior, ¿cuáles han sido sus resultados?

Sí

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> • Hay resultados positivos del programa a nivel de Fin y de Propósito. • Los resultados son suficientes para señalar que el programa cumple con el Propósito y contribuye al Fin.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", mide su Fin con el indicador "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", indicador programado a cumplirse al final del ejercicio, logrando cumplirse al 100% de acuerdo con lo programado.

El programa mide su Propósito con el indicador "La población de la ciudad de Tijuana cuenta con más rutas integradas de transporte masivo y transbordo entre rutas integradas", se estableció una meta anual del 95%, la cual se logró cumplir de acuerdo con lo programado.

Asimismo, los indicadores de nivel Componente: Equipo de supervisores de transporte implementado, integración de las rutas de los concesionarios al SITT logrado y enlaces de coordinación y convenios interinstitucionales entre dependencias afín a la materia de transporte logradas, presentaron un cumplimiento del 100% respecto a lo programado.

En relación con los 8 indicadores de nivel Actividad, el 88% de los indicadores al cuarto trimestre se lograron en un 100%, mientras que el indicador de la actividad: Capacitación a supervisores de transporte en materia de reglamentación municipal y protocolos de actos de autoridad, solo se avanzó en el último trimestre del año con un resultado del 25% de avance de un 100% programado, la justificación fue por motivos de la contingencia sanitaria COVID 19.

Confirmando que los indicadores de nivel Fin y Propósito del programa alcanzaron satisfactoriamente las metas anuales programadas, resultados que se consideran suficientes para el Propósito del programa.

Las fuentes de consulta son la Matriz de Indicadores del Ejercicio fiscal 2020 y el Cuarto Avance Trimestral del ejercicio fiscal 2020.

46. En caso de que el programa cuente con evaluaciones externas que no sean de impacto y que permiten identificar hallazgos relacionados con el Fin y el Propósito del programa, inciso b) de la pregunta 44, dichas evaluaciones cuentan con las siguientes características:

- a) Se compara la situación de los beneficiarios en al menos dos puntos en el tiempo, antes y después de otorgado el apoyo.
- b) La metodología utilizada permite identificar algún tipo de relación entre la situación actual de los beneficiarios y la intervención del Programa.
- c) Dados los objetivos del Programa, la elección de los indicadores utilizados para medir los resultados se refiere al Fin y Propósito y/o características directamente relacionadas con ellos.
- d) La selección de la muestra utilizada garantiza la representatividad de los resultados entre los beneficiarios del Programa.

Sí

Nivel	Criterios
3	<ul style="list-style-type: none"> El programa cuenta con evaluación(es) externa(s), que no son de impacto, que permite(n) identificar uno o varios hallazgos relacionados con el Fin y/o el Propósito del programa, y tiene(n) tres de las características establecidas.

El Programa 102 del "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT cuenta con una evaluación externa de Consistencia y Resultados correspondiente al ejercicio fiscal 2018 y una evaluación específica de desempeño, mismas que no son de impacto, que permite identificar hallazgos relacionados con el Fin y el Propósito de este.

La evaluación de consistencia y resultados su objetivo general es proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados, además de contar con un diagnóstico sobre la capacidad institucional, organizacional y de gestión de los programas orientada hacia resultados.

Este tipo de evaluación analiza 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.

También se evalúa la planeación estratégica para identificar si el programa cuenta con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados.

Por otro lado, este tipo de evaluación permite examinar si el programa ha definido una estrategia de cobertura de mediano y de largo plazo y los avances presentados en el ejercicio fiscal evaluado.

La evaluación específica de desempeño su objetivo es 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.

Por las características propias del Programa, es posible comparar la situación de los beneficiarios en al menos dos puntos en el tiempo, antes y después de otorgado el apoyo, cuenta con una metodología que permite identificar algún tipo de relación entre la situación actual de los beneficiarios y la intervención del programa, no existe una selección de muestra que garantice la representatividad de los resultados entre los beneficiarios del Programa.

Sin embargo, dados los objetivos del Programa, sí es posible concluir que los indicadores utilizados para medir los resultados se refieren al Fin y Propósito de este y a características directamente relacionadas con ellos.

47. En caso de que el programa cuente con evaluaciones externas, diferentes a evaluaciones de impacto, que permiten identificar uno o varios hallazgos relacionados con el Fin y/o el Propósito del programa, ¿cuáles son los resultados reportados en esas evaluaciones?

Los hallazgos alcanzados de la evaluación de Consistencia y Resultados efectuada durante el ejercicio fiscal 2018, muestran que el Propósito del Programa está vinculado con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019, ya que este busca “mejorar el acondicionamiento de espacios públicos y la movilización ágil, confortable y segura a través de un sistema vial integral eficaz y eficiente de los centros de población”. Además, el Propósito del programa está vinculado con uno de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, que busca “contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica” y finalmente alienados a los objetivos del Plan Municipal de Desarrollo 2017-2019.

Además, es posible identificar el Propósito del Programa en el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Los aspectos susceptibles de mejora en dicha evaluación están en función de la definición de tiempos para la revisión y actualización de información relevante del programa, la falta de una planeación estratégica, así como una estrategia de cobertura.

Los hallazgos identificados de la evaluación especifican de desempeño del 2020 muestran que el Propósito del Programa está vinculado con los objetivos del Plan Municipal de Desarrollo 2019-2021, Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024 y Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, así con uno los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Ciudades y comunidades sostenibles.

48. En caso de que el programa cuente con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestran impacto de programas similares, inciso c) de la pregunta 44, dichas evaluaciones cuentan con las siguientes características:

- a) Se compara un grupo de beneficiarios con uno de no beneficiarios de características similares.
- b) Las metodologías aplicadas son acordes a las características del programa y la información disponible, es decir, permite generar una estimación lo más libre posible de sesgos en la comparación del grupo de beneficiarios y no beneficiarios.
- c) Se utiliza información de al menos dos momentos en el tiempo.
- d) La selección de la muestra utilizada garantiza la representatividad de los resultados.

No aplica

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", no cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares, por lo que no es posible comparar un grupo de beneficiarios con uno de no beneficiarios, las metodologías aplicadas, etc.

49. En caso de que el programa cuente con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestran impacto de programas similares ¿qué resultados se han demostrado?

No aplica

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", no cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares, por lo que no es posible identificar los resultados que se han mostrado.

50. En caso de que el programa cuente con evaluaciones de impacto, con qué características de las siguientes cuentan dichas evaluaciones:

- a) Se compara un grupo de beneficiarios con uno de no beneficiarios de características similares.
- b) La(s) metodología(s) aplicadas son acordes a las características del programa y la información disponible, es decir, permite generar una estimación lo más libre posible de sesgos en la comparación del grupo de beneficiarios y no beneficiarios.
- c) Se utiliza información de al menos dos momentos en el tiempo.
- d) La selección de la muestra utilizada garantiza la representatividad de los resultados.

No aplica.

Cabe mencionar que el programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", no cuenta con información de estudios o evaluaciones

nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares, por lo que no es posible identificar los resultados que se han mostrado. En alineación a lo estipulado en el Guion del Análisis de Factibilidad para llevar a cabo una Evaluación de Impacto publicado por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), para que una evaluación de impacto sea viable de ser realizada, el programa debe cumplir una serie de requisitos del monitoreo de información necesaria para llevarla a cabo.

51. En caso de que se hayan realizado evaluaciones de impacto que cumplan con al menos las características señaladas en los incisos a) y b) de la pregunta anterior, ¿cuáles son los resultados reportados en esas evaluaciones?

No aplica.

Es importante hacer mención que no es posible realizar una evaluación de impacto al programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", debido a que no cuenta con el contexto necesario en relación con la información sobre beneficiarios y no beneficiarios o de mediciones antes y después de la intervención.



3. Resultados

En función de los resultados obtenidos de la aplicación del cuestionario como instrumento de la evaluación de Consistencia y Resultados se presenta un resumen semaforizado para una mayor visualización de estos y una valoración por apartado.

3.1. Resumen

APARTADOS DE EVALUACIÓN Y METODOLOGÍA							
No. PREGUNTA	SEMÁFORO			No. PREGUNTA	SEMÁFORO		
	SEMÁFORO	AMARILLO	VERDE		ROJO	AMARILLO	VERDE
DISEÑO				OPERACIÓN			
1			3	26			4
2			3	27			4
3			4	28			4
4			4	29			4
5			4	30			4
6			4	31			4
7			3	32			4
8			4	33			4
9			4	34			3
10			4	35			3
11			4	36			4
12			4	37			4
13			4	38			3
PLANEACIÓN				39			4
14			4	40			4
15			4	41			4
16			3	42			3
17			3	PERCEPCIÓN			
18			4	43			3
19			4	MEDICIÓN			
20			4	44			4
21			4	45			4
22			4	46			3
COBERTURA				47			4
23			3	48			4
24			4	49			4
25			4	50			4
				51			4

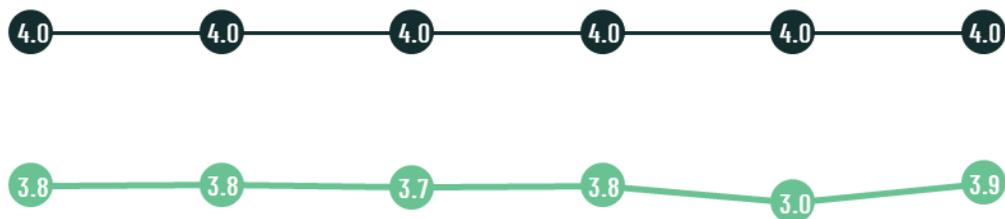
NIVEL	SIGNIFICADO
0	No cumple
1	Cumple con nivel medio
2	
3	Cumple con nivel alto
4	
N/A = 4	

3.2. Valoración por apartado

CONCENTRADO DE VALORES POR NIVEL Y APARTADO													
NIVEL	SIGNIFICADO	I DISEÑO		II PLANEACIÓN Y ORIENTACIÓN A RESULTADOS		III COBERTURA Y FOCALIZACIÓN		IV OPERACIÓN		V PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN ATENDIDA		VI MEDICIÓN DE RESULTADOS	
		RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL	RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL	RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL	RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL	RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL	RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL
0	No cumple	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	Cumple con nivel Medio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Cumple con nivel alto	3	9	2	6	1	3	4	12	1	3	1	3
4		10	40	7	28	2	8	13	52	0	0	7	28
	Valor de la Sección	13	49	9	34	3	11	17	64	1	3	8	31
	Valor promedio		3.8		3.8		3.7		3.8		3.0		3.9

APARTADOS DE EVALUACIÓN Y METODOLOGÍA				
APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL	VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO
Diseño	1-13	13	3.8	4.0
Planeación y Orientación a Resultados	14-22	9	3.8	4.0
Cobertura y Focalización	23-25	3	3.7	4.0
Operación	26-42	17	3.8	4.0
Percepción de la Población Atendida	43	1	3.0	4.0
Medición de Resultados	44-51	8	3.9	4.0
TOTAL	51	51		

APARTADOS DE EVALUACIÓN Y METODOLOGÍA



	Diseño	Planeación y Orientación a Resultados	Cobertura y Focalización	Operación	Percepción de la Población Atendida	Medición de Resultados
● VALOR ESPERADO	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
● VALOR OBTENIDO	3.8	3.8	3.7	3.8	3.0	3.9



TIJUANA

XXIII AYUNTAMIENTO 2019-2021

Programa Anual de Evaluación 2021



Evaluación de
Consistencia y Resultados

INDECC

INSTITUTO NACIONAL PARA EL DESARROLLO Y LA CAPACITACIÓN CORPORATIVA S.C.



Blvd. Sánchez Taboada 9563-408
Zona Río, Tijuana B.C. México

Tel. (664) 634.1840



www.indecc.com