



XXIV AYUNTAMIENTO
TIJUANA
2 0 2 1 - 2 0 2 4

Programa Anual de Evaluación 2022

Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros (SITT)

102. Movilidad Urbana Sustentable

Informe Final

Evaluación de
Consistencia y Resultados

Resumen Ejecutivo



El XXIV 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) al Pp 102 Movilidad Urbana Sustentable, presentando como problema a resolver “Dificultad para implementar las rutas de la fase uno del sistema tronco-alimentador BRT”.

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.

Presentando como objetivo general “evaluar la consistencia y resultados del programa con la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados”. Los objetivos específicos a cumplir 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.
- Examinar los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado.

La evaluación de consistencia y resultados se clasifica en seis apartados, totalizando 51 reactivos (preguntas):

APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL
Diseño	1-13	13
Planeación y Orientación a Resultados	14-22	9
Cobertura y Focalización	23-25	3
Operación	26-42	17
Percepción de la Población Atendida	43	1
Medición de Resultados	44-51	8
TOTAL		51

Como resultado de la evaluación de consistencias y resultados al programa 102 Movilidad Urbana Sustentable, en el apartado de Diseño se puede observar una disminución en el resultado debido a que en el documento diagnóstico se encuentra definida la población potencial y objetivo, menciona sus fuentes de información del censo INEGI 2015, sin embargo, no es clara su definición, así como sus criterios ya que carecen de un documento sólido o actualizado que identifique la población potencial y de forma concreta la valoración de dicha población. Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con el 100% de las características establecidas, sin embargo, algunos indicadores de Actividad y Componentes señalan el 0% en el apartado de línea base. Se aprecia que algunos indicadores plasmados en la MIR, no están orientados a impulsar el desempeño y se observa que no miden su contribución a la solución del problema, al cumplimiento de algún objetivo del PND o de sus planes derivados. La UR del Pp tiene complementariedad con los programas estatales y federales ya que logra identificar que se tiene como coincidencia el impulsar el adecuado desarrollo de Comunicaciones y Transporte en México.

En el apartado de Planeación y Orientación a Resultados se aprecia un efecto muy por debajo de lo esperado debido a que no se presentó evidencia de que se cuente con un plan estratégico que derive de ejercicios de planeación institucionalizados. El POA forma parte del proceso de planeación y programación 2021 de SITT, la consistencia del programa refleja un ejercicio de planeación institucionalizado, que es supervisado y aprobado por Tesorería Municipal. El Pp ha sido objeto de evaluaciones externas de manera regular de tipo de Consistencia y Resultados para los ejercicios fiscales 2017, 2018 y 2021, así como también evaluación específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020, sin embargo, la UR no presenta el documento de trabajo de seguimiento de aspectos susceptibles de mejora clasificados como específicos, tampoco muestra evidencia de informes de seguimiento a aspectos susceptibles de mejora para el ejercicio 2021. El programa recolecta la información para monitorear su desempeño cumpliendo con la característica de ser oportuna, la entidad proporciona avances trimestrales del 2021 y acumulado de avance de indicadores al finalizar el ejercicio fiscal, mismos que se encuentran publicados en la página de transparencia del SITT.

El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo, se presenta en el documento POA, la determinación de la población desagregada para hombres y mujeres, sin embargo, no se considera un horizonte a mediano y largo plazo. La UR del Pp mostró evidencia de la metodología utilizada, para la definición y/o cuantificación de la población objetivo, no obstante, las fuentes de información para la determinar la población objetivo son datos propios del programa Desarrollo Social de Tijuana.

La UR del Pp en cuanto a su Operación establece mecanismos a través de sistemas, para el control y seguimiento del presupuesto y cuenta con un Reglamento al Interior vigente y mecanismos de transparencia; 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.

En el apartado de Percepción de la Población Atendida la UR del Pp no presenta evidencia de contar con un formato como instrumento de medición del grado de satisfacción de la población atendida, sin embargo, el procedimiento para la atención que está a cargo de la Sindicatura Procuradora y regulado por la Norma Técnica No. 45, en donde

detalla las modalidades para presentar quejas, pudiendo ser por medio de buzón que se encuentra en las instalaciones de la Dependencia, 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.

En el apartado de Resultados el Pp indica que en la MIR se establece que para medir los resultados del cumplimiento tanto del Fin como del propósito es a través del cumplimiento del porcentaje de las acciones realizadas. Dentro de los cuatro avances trimestrales se observa que algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas debido principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre de 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 de diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.

Índice

Resumen Ejecutivo	2
Índice	5
Introducción	6
Características del programa	7
Tema I. Diseño del programa	12
Tema II. Planeación y Orientación a Resultados del programa	17
Tema III. Cobertura y Focalización del programa	21
Tema IV. Operación del programa	23
Tema V. Percepción de la Población Atendida del programa	28
Tema VI. Resultados del programa	29
Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones	32
Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencias y Resultados	36
Conclusiones	37
Bibliografía	41
Formato para la Difusión de los Resultados de la Evaluación	43
Anexos	47

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 XXIV 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 "SITT -Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California", adscrito a la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable del ayuntamiento de Tijuana, es un organismo descentralizado de la administración pública municipal el cual cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios. Se creó por acuerdo de cabildo el 15 de agosto de 2014. Está ubicado en boulevard Insurgentes s/n, en la colonia Azteca, Código Postal 22224, Tijuana, Baja California México, a cargo del director general Ing. Oscar Alejandro González Lozano.

2. Problema o necesidad que pretende atender.

La UR del programa Sistema de Transporte Público BRT dentro del documento "Árbol de Problemas", que formó parte integrante en el proceso de planeación y programación, determina la siguiente problemática: Dificultad para implementar las rutas de la fase uno del sistema tronco-alimentador BRT (Bus Rapid Transport).

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

Plan Nacional de Desarrollo 2020-2024

Eje.3 Desarrollo Económico

Objetivo.3.6 Desarrollar de manera transparente, una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.

Líneas de acción. 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, regional.

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

De acuerdo a su Reglamento Interno, el Pp tiene por objeto satisfacer la necesidad de transporte público integrado de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la Ciudad de Tijuana, Baja California y su área de influencia metropolitana (establecidas en las colindancias de los límites de Tijuana), con los estándares de calidad, eficiencia, seguridad y sustentabilidad, mediante la planeación, construcción, mantenimiento y control de la operación de un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros, que opere bajo un esquema público-privado, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

La UR del programa Sistema de Transporte Público BRT dentro del documento "Árbol de Objetivos", que formó parte integrante en el proceso de planeación y programación, determina el siguiente objetivo: Contribuir a la mejora de la movilidad del usuario del transporte público, mediante un eficiente sistema de transporte masivo tipo BRT de

forma sustentable, rápida económica, segura y eficiente que brinde servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT.

Actualmente los principales servicios que ofrece el programa 102 según la Matriz de Indicadores de Resultados (MIR), son los siguientes:

- ✓ Gestionar convenios de colaboración con autoridades de movilidad y transporte público municipal y estatal.
- ✓ Sancionar a particulares que obstruyan las vialidades del sistema BRT.
- ✓ Colaborar con el ayuntamiento de Tijuana para la programación de semáforos para beneficio del sistema BRT.
- ✓ Supervisar y monitorear el servicio y gestión de flota en el centro de control de operaciones del SITT.
- ✓ Equipar las estaciones y paraderos con acceso a internet.
- ✓ Implementar campañas de difusión e información al usuario.
- ✓ Coordinar y gestionar con el ayuntamiento de Tijuana para recibir las obras de infraestructura como operador de la misma (SITT).
- ✓ Implementar programas de mantenimiento, conservación, explotación y mejora de infraestructura.

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

La Población Potencial, Objetivo y Atendida en el programa 102 Sistema de Transporte Público BRT tiene como población a los habitantes de la ciudad con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1 a cargo del SITT, que utilizan el transporte público para movilizarse a sus destinos.

En el Programa Operativo Anual se identifica una población objetivo de 603,890 personas, en el documento se desglosa la información referente a población objetivo por sexos y grupos de edades:

Desagregación por sexo:	Femenino	Masculino
	293,890	310,000
Desagregación por grupo de edad:	0-14 Años	15-44 Años
	145,000	215,000
	45-64 Años	65 o más
	160,706	83,184

De acuerdo al documento diagnóstico presentado por la dependencia se establece como metodología para la cuantificación de la población de la siguiente manera:

Potencial: Población de 314,000 personas de 523 colonias con accesibilidad directa (radio de 200m) a las rutas troncales, pre troncales y alimentadoras que corresponden a 1,037 kms de vialidades del Subsistema 1 a cargo del SITT.

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 pre troncales:

P103, P107 y P502 del Subsistema 1. Cada autobús de dichas características tiene un aforo promedio diario de 1,470 usuarios en 8 a 11 recorridos completos.

Atendida: De acuerdo al reporte presentado con fecha del 01 de septiembre de 2021 se han atendido 219,755 usuarios transportados en 11 unidades tipo padrón del operador SITT de Tijuana, S.A. de C.V.

6. Cobertura y mecanismos de focalización.

El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población Al plantearse dentro del objetivo del programa el contribuir a la mejora de la movilidad del usuario del transporte público, mediante un eficiente sistema de transporte masivo tipo BRT de forma sustentable, rápida económica, segura y eficiente que brinde servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT.

En el Programa Operativo Anual, se encuentran definidas la cobertura anual, así como la población Objetivo, los avances se evalúan por trimestre, alineados a la Matriz de Indicadores, con relación al plazo, los programas están al PND, PED y PMD por lo que se considera de mediano plazo, como lo muestran los documentos programáticos ya mencionados.

El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada en el POA para atender a su población objetivo y la determinación de la población desagregada para hombres y mujeres en se presenta en el documento POA. Sin embargo, la entidad no mostró evidencia de la metodología utilizada, para la forma de cuantificación.

7. Presupuesto aprobado 2021.

Para dar atención a la población objetivo, la dependencia contó con un presupuesto inicial de \$16'080,000.00, pero se realizó una modificación y finalmente fue aprobado por \$16'113,382.00, del cual se ejerció \$14'686,330.00

Presupuesto 2021 SITT	
Presupuesto inicial	Presupuesto modificado
\$ 16,080,000.00	\$ 16,113,382.00

8. Principales metas de Fin, Propósito, Componentes y Actividades.

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)
Fin	Número de usuarios del Subsistema 1	Anual	95%	0%	0%
Propósito	Porcentaje de incremento e implementación de rutas alimentadoras y pre-troncales	Semestral	47%	47%	47%
			48%	0%	
Componente 1	Porcentaje de supervisores de transporte	Trimestral	25%	0%	50%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta	Valor Alcanzado	Avance (%)
			2021	2021	
Componente 2	Porcentaje de cantidad de cruceros del sistema BRT sincronizados	Trimestral	25%	25%	75%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	
Componente 3	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas	Trimestral	25%	25%	75%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	
Componente 4	Porcentaje de proyectos y negocios colaterales realizadas	Trimestral	25%	25%	75%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	

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

El Pp proporcionó el documento diagnóstico de la población objetivo 2021, se exponen datos estadísticos que justifican y sirven de base para la determinación del problema a erradicar y, a su vez está alineado al cumplimiento del objetivo de creación del programa, sin embargo, el documento carece de los siguientes aspectos a considerar para la elaboración de diagnósticos de programas presupuestarios los cuales son: antecedentes, identificación, definición y del problema o necesidad, objetivos, cobertura, análisis de alternativas, diseño del programa, análisis de similitudes o complementariedades y presupuesto.

Cabe señalar que en el documento diagnóstico se encuentra definida la población potencial y objetivo, menciona sus fuentes de información del censo INEGI 2015, sin embargo, no es clara su definición, así como sus criterios ya que carecen de un documento sólido o actualizado que identifique la población potencial y de forma concreta la valoración de dicha población.

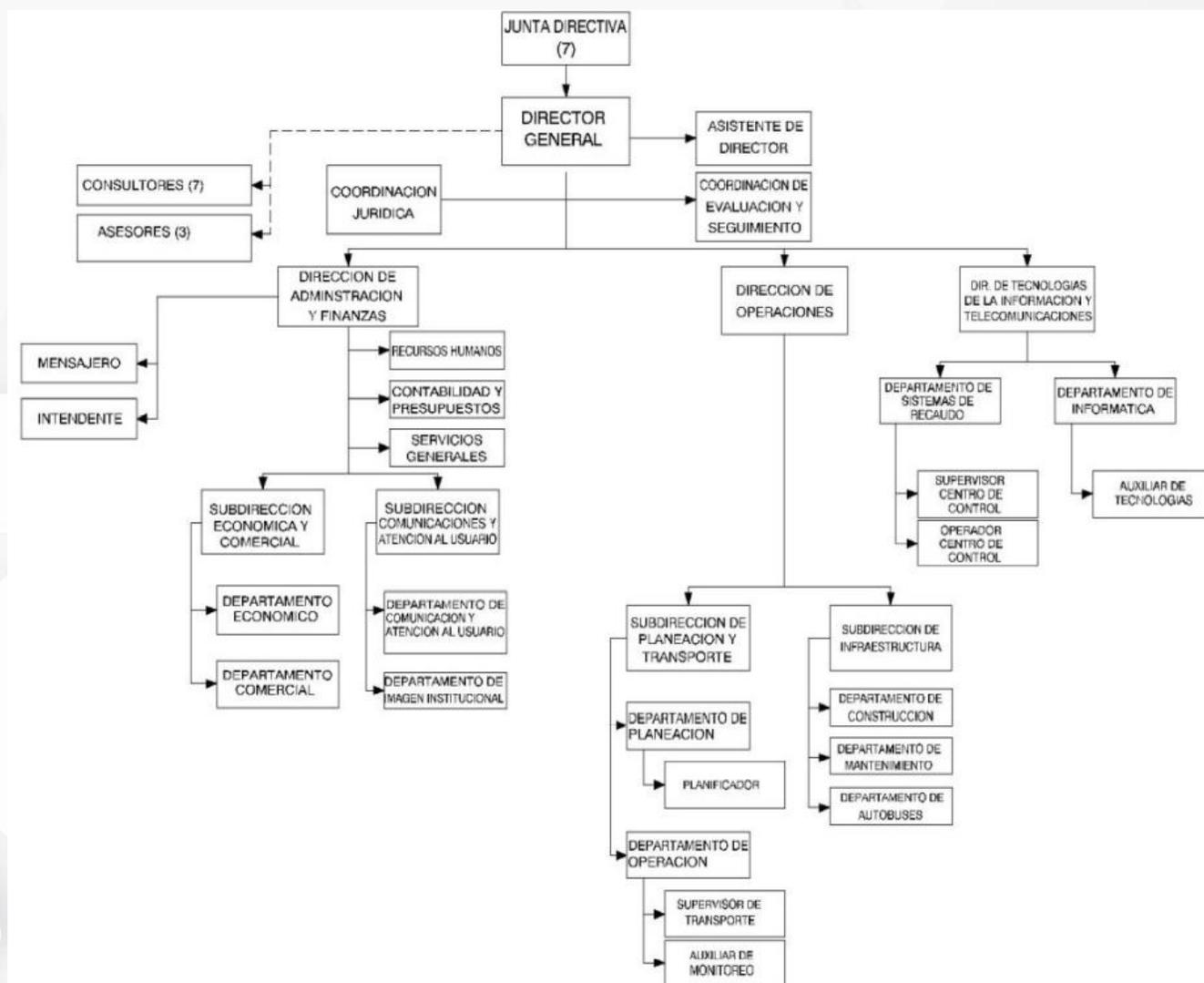
La UR del Pp documenta sus resultados a través de los indicadores de la MIR e informa que es el único medio que utiliza para medir los resultados a nivel de Fin y Propósito derivado de la planeación y programación anual.

De acuerdo con la información proporcionada del anexo 14 "Avance de los Indicadores respecto de sus metas". Los avances proporcionados al corte de la evaluación, evidenciados en la Matriz de Indicadores de Resultados del ejercicio fiscal 2021, se observa que algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas debido principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.

10. Otras características relevantes del programa a evaluar.

La UR del Pp tiene establece como Misión el “Satisfacer la necesidad de transporte público de los usuarios de Tijuana y su área de influencia, con modernos estándares de calidad, eficiencia y sustentabilidad. Esto mediante la planeación, gestión, implementación, construcción y control de la operación de un sistema integrado de transporte público”, la Visión es “Ser el organismo que administre y controle la operación del Sistema Integral de Transporte de Tijuana, para atender con calidad, eficiencia y sustentabilidad la demanda de transporte público de la ciudad y su área de influencia; contribuir a una mayor competitividad urbana y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes” y determina como objetivo “Aumentar los niveles de eficiencia y seguridad operativa del Transporte Público, mediante la implementación de un modelo de transporte masivo integral”.

La estructura orgánica funcional del Pp se presenta en el siguiente organigrama:



Tema I. Diseño del programa

Con base a los términos de referencia de la evaluación de Consistencia y Resultados del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en este apartado se 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.

El Pp 102 "SITT- Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California" utiliza para el diseño de su Pp la Metodología de Marco Lógico. Dentro del documento "árbol de problemas ejercicio fiscal 2021," que forma parte del proceso de planeación y programación 2021 de la UR del Pp, el problema se determina como: "Dificultad para implementar las rutas de la fase uno del sistema tronco-alimentador BRT".

En el documento de diagnóstico de la población objetivo 2021, se exponen datos estadísticos que justifican y sirven de base para la determinación del problema a erradicar y, a su vez está alineado al cumplimiento del objetivo de creación del programa.

De acuerdo al Análisis Costo-Beneficio Sistema BRT Tijuana, Taller ACCUR 2016 y el PMD 2020-2021, identifica la población potencial de 314,000 personas de 523 colonias con accesibilidad directa (radio de 200m) a las rutas troncales, pre troncales y alimentadoras que corresponden a 1,037 kms. de vialidades del Subsistema 1 a cargo del SITT. 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 (incluidos 2 de reserva), prestando las rutas troncales: T101, T102 del Subsistema 1. Cada autobús de dichas características tiene un aforo promedio diario de 1,470 usuarios en 8 a 11 recorridos completos.

En el documento Programa Operativo Anual ejercicio 2021 se determina la población objetivo y está desagregada en hombres y mujeres mostrando un total de 293,890 mujeres y 310,000 hombres, en total son 603,890 población potencial del presente Pp. Desagregada por grupo de edad: de 0-14 años 145,000, de 15-44 años 215,000, de 45-64 años 160,706 y de 65 o más años 83,184.

Con respecto al plazo para revisión y actualización, para el programa Sistema de Transporte Público BTR, se establece como plazo anual, aunque se reportan avances trimestrales. Debe señalarse que la información se revisa y actualiza periódicamente, ya que el proceso de planeación y programación se realiza anualmente, como se estipula dentro de las Fracciones II y III, del artículo 12 de la Ley de Presupuestos y Ejercicio del Gasto Público de Baja California y se revisa de forma semestral a través de los propósitos y trimestralmente la medición de los avances del cumplimiento de las acciones y componentes.

Para definir si el programa deriva de un diagnóstico previo, se identifica el documento de causas y efectos en el que de manera específica se encuentran las siguientes causas: Ausencia de catálogo de proyectos y negocios colaterales para mejoras de Infraestructura en SITT, falta de seguridad jurídica en la operación de la infraestructura SITT, escasez de programas de mantenimiento, conservación y mejora de infraestructura, falta de participación de empresas operadoras de transporte masivo en comunicar a sus usuarios de sistema BTR, resistencia del usuario para utilizar las estaciones y paraderos del SITT para para realizar transbordo en el sistema BTR, inadecuadas campañas de difusión e información al usuario, insuficiente sincronización de cruceros de semáforos del sistema BTR, ausencia de coordinación con Ayuntamiento de Tijuana para la programación de semáforos del sistema BTR, escasa supervisión y monitoreo del servicio y gestión de flota en el centro de control de operaciones SITT, excesiva presencia de transporte público que realiza competencia desleal y ruinosa contra el sistema BTR, escasa colaboración interinstitucional con autoridades de movilidad y transporte publico municipal y estatales, y ausencia de sanción a particulares que obstruyan las vialidades del sistema BTR.

El propósito plasmado en el documento árbol de objetivos determina "satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana, Baja California", se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 con la estrategia 3.6.3 "Desarrollar una infraestructura de transporte accesible, con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), sostenible, a costos competitivos y accesibles que amplíe la cobertura del transporte nacional, regional", con el Plan Estatal de Desarrollo 2020- 2024 con las estrategias 4.3 "movilidad y transporte sustentable", y 4.3.1 "planeación de la movilidad sustentable", así mismo con el Plan Municipal de Desarrollo 2020-2021 con el componente 4.6 "movilidad", estrategia 4.6.1 Mejora del entorno urbano caminable y transporte público con accesibilidad universal, mediante la línea de acción "promover el mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura del transporte público".

Dentro del Plan Sectorial de Comunicaciones y Transporte (2020-2024) se detalla en 6.2 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 las regiones el menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional, acorde con el programa del SITT.

De igual forma, se muestra la vinculación del propósito con uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el Objetivo 11 de la Agenda para el Desarrollo Sostenible 2015-2030, que consiste en "hacer que las ciudades y asentamientos humanos sean incluyentes, seguros, resilientes y sostenibles".

La UR del Pp muestra la población objetivo en el POA 2021, está desagregada en hombres y mujeres mostrando un total de 293,390 mujeres y 310,000 hombres, en total son 603,890 población potencial del presente programa. Desagregada por grupo de edad: de 0-14 años 145,000, de 15-44 años 215,000, de 45-64 años 160,706 y de 65 o más años 83,184.

En el documento diagnóstico de Población Objetivo se plasma la metodología para la cuantificación del mecanismo determinando como población potencial a 314,000 personas de 523 colonias con accesibilidad directa (radio de 200m) a las rutas troncales, pretroncales y alimentadoras que corresponden a 1,037 kilómetros de vialidades del Subsistema 1 a cargo del SITT. En cuanto a la población objetivo 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 uno. La población atendida de acuerdo a los reportes del operador tecnológico SOPROES Baja, S.A. de C.V. y el Centro de Control de Operaciones SITT registran un promedio de 6,700 usuarios diarios.

La población objetivo se revisa y actualiza anualmente, ya que el proceso de planeación y programación se realiza, como se estipula dentro de las Fracciones II y III, del artículo 12 de la Ley de Presupuestos y Ejercicio del Gasto Público de Baja California y se revisa de forma semestral a través de los propósitos y trimestralmente la medición de los avances del cumplimiento de las acciones y componentes.

No existe información que permita conocer quienes reciben los apoyos del programa debido a que el Pp administrado por el SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional "satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana".

El Pp no recolecta información socioeconómica de sus beneficiarios, debido a que el Sistema Integral de Tijuana tiene como objetivo "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".

Otros de los puntos a analizar, se puede identificar que en el documento normativo del Pp se cuenta con el Árbol de Objetivos y la MIR, en los cuales es posible identificar Resumen Narrativo, así mismo se cuenta con el Reglamento Interno de SITT, en donde están plenamente identificados el Fin, Propósito, Componentes y Acciones en los artículos 3, 34, 42, 43, 45, 46, 48 y 53.

Dentro de la normativa se encuentran las fichas técnicas del programa las cuales cumplen con las características: Nombre, Definición, Método de cálculo, Unidad de Medida, Frecuencia de Medición, Línea base, Metas, Comportamiento del indicador ascendente, sin embargo, algunos indicadores de Actividad y Componentes señalan el 0% en el apartado de línea base. La MIR se compone de los siguientes indicadores: 1 Fin, 1 Propósito, 4 Componentes y 8 Actividades.

Se entregaron un total de 14 fichas de indicadores, las cuales cumplen con los campos solicitados en su totalidad. Los indicadores nos permiten medir el avance en el logro de los objetivos y evaluar el resultado del programa, por lo que es importante construir indicadores que permitan medir aspectos relevantes de los objetivos planteados, según CONEVAL, cada indicador mide un aspecto distinto.

Respecto a las metas de los indicadores, de acuerdo con lo establecido por CONEVAL en el Manual para el diseño y construcción de indicadores, las metas permiten acreditar el grado de avance de los objetivos, las cuales deben ser realistas, es decir, que esté de acuerdo con la capacidad técnica, humana y financiera del programa, que no sean demasiado ambiciosas que no puedan cumplirse o laxas que sean alcanzadas con facilidad. Considerando lo anterior, en cuanto a las metas establecidas en la MIR se encontró que, el indicador del Componente 1 y las Actividades 1 y 2 son variables fuera del alcance del Pp, adicional a lo anterior no miden la contribución a la solución del problema, al cumplimiento de algún objetivo del PND o de sus planes derivados. Con respecto a los indicadores en el componente 3 se utilizó como variable "informes realizados", por lo que se considera que las metas de dichos indicadores no impulsan el desempeño, es decir, son laxas.

La Dependencia confirma que tiene complementariedad con los siguientes programas estatales y federales:

- Secretaría de Comunicaciones y Transporte:

- 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.

- Instituto de Movilidad Sustentable:

- Planificar, regular, controlar, administrar y gestionar la movilidad y el transporte público de personas y bienes en todas sus modalidades, garantizando las condiciones y derechos para el desplazamiento de todos.

A continuación, se presentan las sugerencias de mejora de este apartado:

1). Elaborar un diagnóstico (o, en caso de que haya ejercicios previos útiles, llevar a cabo una revisión documental de los mismos), que sirva de referencia empírica para el replanteamiento del programa Sistema Integral de Tijuana. El diagnóstico propuesto debe incluir una revisión académica de los desarrollos más recientes en el área de movilidad urbana que orienten la toma de decisiones, además tomar en cuenta lo que establece la SHCP y el CONEVAL en los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales, y en el oficio número 419-A-19-0788 y VQZ.SE.164/19 donde se señalan los aspectos a considerar para la elaboración de diagnósticos de programas presupuestarios los cuales son: antecedentes, identificación, definición y del problema o necesidad, objetivos, cobertura, análisis de alternativas, diseño del programa, análisis de similitudes o complementariedades y presupuesto.

- 2). Replantear y precisar la definición de la población objetivo en el documento diagnóstico con su respectiva metodología para su adecuada identificación y señalar el plazo para su revisión y actualización.
- 3). Realizar un análisis de cada actividad o indicador propuesto para que este permita medir el impacto de las acciones implementadas.
- 4). Diseñar los indicadores del Pp conforme a lo que establece el manual para el diseño y la construcción de indicadores del CONEVAL.

Tema II. Planeación y Orientación a Resultados del programa

En el presente apartado 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 base a la información analizada fue posible encontrar nula evidencia sobre la existencia de que el programa sujeto a esta evaluación cuente con un plan estratégico que derive de ejercicios de planeación institucionalizados. Por lo tanto, no presenta un procedimiento establecido, tampoco resultados a alcanzar, debido a lo anterior no se contemplan indicadores a mediano y largo plazo. Cabe hacer la aclaración que el Pp presenta la MIR en donde se establecen los resultados que se quieren alcanzar dentro del Fin y Propósito del programa, mismos que cuentan con indicadores para medir los avances en el logro de los resultados, en el caso del Fin es anual y el Propósito es semestral, etc.

El seguimiento de las metas establecidas en la MIR se realiza a través del Programa Operativo Anual, la consistencia del programa refleja un ejercicio de planeación institucionalizado, que es supervisado y aprobado por Tesorería Municipal. Dicho documento tiene establecidas sus metas y periodos de revisión de avances y cumplimiento; siendo trimestrales para las Acciones y Componentes, semestrales para el Propósito y anual para el Fin. Al dar seguimiento en forma mensual, trimestral, semestral y/o anual, mediante la comprobación del cumplimiento programático y presupuestal, en los formatos establecidos por la Tesorería Municipal, en caso de requerir alguna modificación esta es sometida a la Junta de Gobierno.

El Pp utiliza como elemento para la toma de decisiones los resultados de las evaluaciones externas. Se han aplicado dos tipos de evaluaciones: Consistencia y Resultados para los ejercicios 2017, 2018 y 2021 y evaluación específica de Desempeño del ejercicio 2019 y primer semestre del 2020, en las cuales se han propuesto diversas acciones como susceptibles de mejora y de seguimiento, que se han visto reflejados en los cambios realizados al programa y la generación de la información de la información que sirve de sustento y justificación del mismo.

Para el ejercicio fiscal 2021 el programa presenta el documento de trabajo de seguimiento de aspectos susceptibles de mejora clasificados como específicos, tampoco muestra evidencia de informes de seguimiento a aspectos susceptibles de mejora. Debido a que UR del Pp no cuenta con la documentación pertinente para dar seguimiento a los procedimientos establecidos de acuerdo a los resultados obtenidos en la Evaluación de

Consistencia y Resultados 2021, debido a que durante el proceso de entrega recepción con el personal de administraba en la gestión anterior no se proporcionan los documentos/informes que llevan una relación directa con las evaluaciones externas, dicho cambio se realiza en diciembre de 2021.

Como evidencia de la contribución de las evaluaciones en la mejora del programa, se presenta el listado de los aspectos susceptibles de mejora resultado de las evaluaciones de consistencia y resultados 2018, 2019 y 2020 atendidos se lograron los resultados establecidos en 2 de 11 aspectos, derivado de la revisión se encontró:

Evaluación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades	Porcentaje de avance
2018	Falta de un documento denominado "Diagnóstico" dónde es plasmada la problemática identificada.	Diseñar un documento diagnóstico del problema.	100%
2018	No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial.	Diseñar documento que defina claramente la población potencial.	100%
2018	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	100%
2019	No existe un documento que permita conocer la percepción de la población atendida.	Trabajar en el diseño del instrumento de percepción.	En proceso 0%
2020	No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	Diseñar e implementar mecanismos que permitan que la problemática que se atiende se revise y se actualice.	0%
2020	Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	Trabajar el plan para dar seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de las evaluaciones externas.	0%
2020	No cuenta con un Plan Estratégico propio de la Dependencia, de cual se desprendan otros planes	Trabajar en diseñar el plan con el personal clave de la dependencia	0%
2020	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	0%
2020	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	Agrupar los gastos del Programa en los conceptos establecidos e identificarlos por componente.	0%
2020	No se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario	Informe con resultados de las encuestas de satisfacción aplicadas.	0%

Se identifica que no se atendieron los aspectos susceptibles de mejora de la evaluación de Consistencia y Resultados 2020.

Respecto a los ASM de las evaluaciones de Consistencia y Resultados 2018 y específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020, es posible identificar que se atendieron los siguientes: el manual se incluye los diagramas de flujo de los procesos clave del programa, esto permite que los colaboradores del programa conozcan cuales son y cómo 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.

Se exhorta a la UR del Pp a atender cada una de las recomendaciones derivadas de ASM detectados como viables en las evaluaciones externas. También es importante diseñar un procedimiento en donde quede como evidencia el proceso de entrega, recepción y seguimiento de ASM emitidas como resultado de evaluaciones externas al Pp, con la finalidad de cubrir el 100% de las observaciones.

Adicional a lo anterior se sugiere continuar principalmente con Evaluaciones de Consistencia y Resultados, para lograr que cada una de las recomendaciones derivadas de años anteriores se les dé seguimiento y se obtengan los resultados que espera la ciudadanía, y además, este tipo de evaluación abarca seis apartados (diseño, planeación y orientación a resultados, cobertura y focalización, operación, percepción de la población atendida, y medición de resultados) que permiten tener un panorama amplio para la mejora de la planeación y orientación a resultados.

Dentro de este marco, si bien es cierto la UR del Pp no entrega apoyos económicos, pero, a través de este programa, se satisface la necesidad de transporte público de los usuarios de Tijuana y su área de influencia, mediante la planeación, gestión, implementación, construcción y control de la operación de un sistema integrado de transporte público.

El Pp señala que se recolecta información acerca de la contribución del programa en cuestión en relación con los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o nacional. Aunque como se plantea en respuestas previas, existe una relación de complementariedad entre las acciones de este programa con programas a nivel nacional y estatal.

Por otra parte fue posible identificar que El Pp da seguimiento a la información para monitorear su desempeño cumpliendo con la característica de ser oportuna, la entidad proporciona avances trimestrales del 2021 y acumulado de avance de indicadores al finalizar el ejercicio fiscal, mismos que se encuentran publicados en la página de transparencia del DESOM mostrando la información pertinente actualizada y disponible para dar seguimiento de manera permanente. La documentación de los avances se presentó debidamente firmada por el responsable del programa, permitiendo medir el progreso en forma trimestral.

La información para monitorear el desempeño se encuentra sistematizada, el seguimiento los indicadores establecidos en la MIR lo realizan a través del Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC), por lo que es pertinente respecto de su gestión, es decir, permite medir los indicadores de Actividades y Componentes; en cuanto al seguimiento y control presupuestal, el organismo utiliza el Sistema Automatizado Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG.NET), por lo anterior es posible señalar que la información se encuentra actualizada, generándose en tiempo real y disponible para dar seguimiento de manera permanente con base a lo establecido en la LGCG.

A continuación, se presentan las sugerencias de mejora de este apartado:

- 5). Implementar la elaboración del plan estratégico institucional que servirá de base y la ruta a seguir para lograr los resultados que se esperan del programa, logrando con ello una gestión más eficiente de los recursos tanto humanos como materiales, dando cumplimiento a lo establecido en los artículos 47 y 49 del Reglamento de las Entidades Paramunicipales del Municipio de Tijuana, Baja California.
- 6). Elaborar documento de posición institucional o documento de opinión donde se formalice las recomendaciones y hallazgos que serán atendidos como parte del seguimiento a los resultados de evaluaciones externas, según lo que establece el CONEVAL ([Posicion-Institucional_FORMATO_DE_CONEVAL_E003.pdf \(www.gob.mx\)](http://www.gob.mx/Posicion-Institucional_FORMATO_DE_CONEVAL_E003.pdf)), así como contar con evidencias de reuniones en donde participen los operadores del programa, jefaturas y personal de la unidad de planeación y/o evaluación, en las que se establezca que se revisaron los resultados de la evaluación y se definieron actividades de manera consensada por el equipo de trabajo.
- 7). Atender cada una de las recomendaciones derivadas de ASM detectados como viables en las evaluaciones externas. También es importante diseñar un procedimiento en donde quede como evidencia el proceso de entrega, recepción y seguimiento de ASM emitidas como resultado de evaluaciones externas al Pp, con la finalidad de cubrir el 100% de las observaciones.
- 8). Diseñar un procedimiento en donde quede como evidencia el proceso de entrega, recepción y seguimiento de ASM emitidas como resultado de evaluaciones externas al Pp, con la finalidad de cubrir el 100% de las observaciones.

Tema III. Cobertura y Focalización del programa

De acuerdo con los términos de referencia de la evaluación de Consistencia y Resultados del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en este apartado examina si el programa ha definido una estrategia de cobertura de mediano y de largo plazo y los avances presentados en el ejercicio fiscal evaluado.

Como primer punto en este apartado se tuvo que analizar si el programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo, para ello, se presenta en el documento POA, la determinación de la población desagregada para hombres y mujeres, se realiza de forma anual, por lo que se especifican metas de cobertura con esa periodicidad. Con en base en la alineación del Pp al PND, PED y al PMD se considera que abarca un horizonte a corto y mediano plazo. En caso de haber contado con un plan institucional este hubiese permitido contar con una estrategia con un horizonte a largo plazo.

En el documento diagnóstico de la población potencial y objetivo se encuentra definida la población, menciona su fuente de información el Programa de Operación de Servicio de la Dirección de Operaciones SITT, determinado como población potencial a 314 mil personas, ubicadas en 523 colonias con accesibilidad directa (radio de 200 metros) a las rutas troncales, pre troncales y alimentadoras que corresponden a 1 mil 37 kilómetros de vialidades del Subsistema uno a cargo del SITT (Análisis Costo-Beneficio Sistema BRT Tijuana).

El programa tiene definida y cuantificada su población objetivo señalando como fuente de información la generada por el Programa de Sistema de Transporte BTR Tijuana. El Pp proporcionó el Programa Operativo Anual 2021 en el cual se identifica como población "a los habitantes de la ciudad con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1 a cargo del SITT, que utilizan el transporte público para movilizarse a sus destinos" y es desagregada por género femenino 293,890 y masculino 310,000. La población objetivo que se programó para atender a través del Pp Sistema de Transporte BTR es de 603,890.

Desagregación por sexo:	Femenino	Masculino
	293,890	310,000
Desagregación por grupo de edad:	0-14 Años	15-44 Años
	145,000	215,000
	45-64 Años	65 o más
	160,706	83,184

El propósito del Pp es satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana complementando el objetivo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 ya que ambos están alineados a brindar atención

prioritaria a grupos históricamente discriminados mediante acciones que permitan reducir las brechas de desigualdades sociales y territoriales.

En relación con este tema, la UR del Pp menciona que la población atendida de acuerdo con el padrón de beneficiados fue de: 219,755 personas registrados al 31 de agosto de 2021.

A continuación, se presenta la siguiente sugerencia de mejora:

9). Elaborar documento y especificar la metodología que se utiliza para determinar la cantidad de población que corresponde a la población objetivo.

Tema IV. Operación del programa

De acuerdo con los términos de referencia de la evaluación de Consistencia y Resultados del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en este apartado 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.

Como parte del desarrollo del análisis se obtuvieron a través de la UR del Pp el diagrama de flujo del proceso establecido: Proceso clave para asegurar que los programas establecidos por la Dependencia se cumplan conforme fueron planeados, dicho proceso emana del Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana.

El Pp no cuenta con información sistematizada que permita conocer la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes, debido a que tiene como propósito satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana.

El programa administrado por el SITT no cuenta con los procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo debido a que tiene por objetivo 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.

Debido a lo anteriormente mencionado el Pp no cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de apoyo.

El Pp de la UR no cuenta con procedimientos para la selección de beneficiarios y/o proyectos, tampoco mecanismos documentados para verificar el procedimiento de selección de beneficiarios y/o proyectos debido a que no se otorgan apoyos.

Los procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios no están estandarizados, tampoco sistematizados, no se difunden y no están apegados al documento normativo debido a que el Pp administrado por el SITT no otorga apoyos. Por lo anteriormente mencionado no se cuenta con mecanismos documentos para verificar el procedimiento de entrega de apoyos a beneficiarios.

Dentro de este orden de ideas se analiza si los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones del programa están estandarizados, sistematizados difundidos públicamente y si están apegados al documento normativo del programa, para ello, el Pp cuenta con el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California y un Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana en donde se describe mediante un diagrama de flujo el procedimiento clave para asegurar que los programas establecidos por el UR se cumplan conforme fueron planeados.

Los procedimientos de los servicios que brinda la entidad se encuentran difundidos públicamente en la página de internet de la entidad, en dónde se proporcionan los datos del nombre del servicio, la descripción, requisitos para su trámite, horario y lugares de atención.

Con respecto a que, si la información para monitorear los procedimientos de ejecución de obras se encuentra sistematizada, el seguimiento y control presupuestal, el organismo utiliza el Sistema Automatizado Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG.NET), por lo anterior es posible señalar que la información se encuentra actualizada, generándose en tiempo real y disponible para dar seguimiento de manera permanente con base a lo establecido en la LGCG.

Se han realizado actualizaciones al Reglamento Interno de Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California siendo el último en julio de 2018, presentado cambios sustanciales en la estructura orgánica y el funcionamiento de la Junta Directiva.

En relación con este tema la UR del Pp menciona que no enfrenta ningún problema relacionado con la transferencia de recursos a las instancias ejecutoras y/o a los beneficiarios ya que su propósito no es el de entrega apoyos económicos a los ciudadanos, únicamente satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana.

La UR del Pp menciona que los registros presupuestales se llevan a cabo directamente en Tesorería Municipal, sin embargo, se cuantifica el gasto del programa y es posible verificarlos y desglosar los gastos de operación, gastos de mantenimiento y gastos de capital, a continuación, se encuentran los gastos en los que incurre para generar los bienes y los servicios esquematizado por capítulo:

Capítulo de Gasto	Concepto	Egresos Modificado	Porcentaje
10000	Servicios personales	\$ 10,234,600.00	63.52%
20000	Materiales y suministros	\$ 980,000.00	6.08%
30000	Servicios generales	\$ 4,524,982.00	28.08%

Capítulo de Gasto	Concepto	Egresos Modificado	Porcentaje
40000	Transferencias, asignaciones subsidios y otras ayudas	\$ 0.00	0.00%
50000	Bienes muebles e inmuebles	\$ 373,800.00	2.32%
	Total	\$ 16,113,382.00	

El presupuesto modificado aprobado para el ejercicio 2021 es de \$16'113,382.00, concluyendo el periodo 2021 con un presupuesto devengado por \$14,686,330.00. Las fuentes de financiamiento para operación del programa corresponden a transferencias del Sector Centralizado (recursos municipales) en un 97.62%.

El presupuesto de egresos modificado aprobado de \$16'113,382, mismo que está distribuido en servicios personales \$10'234,600, que representan el 63.52% del presupuesto aprobado, materiales y suministros \$980,000 con un 6.08%, servicios generales \$4'524,982 con un 28.08%, transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas \$0.00 con un 0.00% y en bienes muebles e inmuebles \$373,382 un 2.32%.

El recurso para la operación del programa proviene de dos fuentes de financiamiento: por ingresos propios y aportaciones por subsidio. Existe una diferencia de entre el ingreso recaudado respecto al ingreso modificado de \$738,676.00, no se proporcionó información sobre las causas que originaron o que impidieran que el Pp no recibiera este recurso.

Los sistemas utilizados por el organismo son tres principales, el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) se utiliza para el control y seguimiento de la información programática, para el registro del ejercicio presupuestal y el registro contable se utiliza el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG), para el seguimiento de las solicitudes a ciudadanos y organismos con fines no lucrativos de apoyos y servicios que ofrece la entidad, se utiliza el Sistema Integral de Atención (SIAT), el cual se encuentra enlazado con todas las dependencias y organismos municipales con el fin de consultar el historial de apoyos otorgados a los beneficiarios y evitar duplicidades.

El avance de los indicadores del programa al 31 de diciembre de 2021 del programa, presentaron un cumplimiento Para el FIN 0%, Propósito 47%, Componente C1 50%, C2 75%, C3 75% y C4 75%, en cuando a las actividades trimestrales C1A1 0%, C1A2 25%, C2A1 75%, C2A2 75%, C3A1 75%, C3A2 75%, C4A1 75% y C4A2 100%.

La información se captura periódicamente, una vez cada tres meses, presentando variables en las fechas de captura, mismas que son informadas por Tesorería y responde a situaciones extraordinarias como periodos de vacaciones, cierre anual o cambios de administración. Los sistemas antes mencionados se encuentran actualizados y forman parte del proceso para las actividades de las distintas áreas de la entidad. No se encontraron discrepancias entre la información de los sistemas, por lo que se consideran están integrados.

Con respecto al avance de los indicadores de servicios y de gestión (Actividades y Componentes) y de resultados (Fin y Propósito) de la MIR del programa y de sus metas el seguimiento es formalizado a través de la emisión de los avances programáticos correspondientes al ejercicio fiscal 2021, donde se puede apreciar que algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas debido principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)
Fin	Número de usuarios del Subsistema 1	Annual	95%	0%	0%
Propósito	Incremento e implementación de rutas alimentadoras pre troncales	Semestral	47% 48%	47% 0%	47%
Componente 1	Porcentaje de supervisores de transporte	Trimestral	25% 25% 25%	0% 25% 0%	50%
Actividad 1	Instrumentos legales suscritos	Trimestral	25% 25% 25%	0% 0% 0%	0%
Actividad 2	Sanciones emitidas	Trimestral	25% 25% 25%	0% 25% 0%	25%
Componente 2	Cantidad de cruceiros del Sistema BRT sincronizados	Trimestral	25% 25% 25%	25% 25% 0%	75%
Actividad 1	Sincronización de cruceiros de semáforos periféricos del Sistema BRT	Trimestral	25% 25% 25%	25% 25% 0%	75%
Actividad 2	Habilitación del monitoreo y gestión de la flota en el centro de control de operaciones SITT	Trimestral	25% 25% 25%	25% 25% 0%	75%
Componente 3	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas	Trimestral	25% 25% 25%	25% 25% 0%	75%

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)
Actividad 1	Habilitación de acceso a internet en estación y paradero	Trimestral	25%	25%	75%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	
Actividad 2	Campañas de difusión implementadas	Trimestral	25%	25%	75%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	
Componente 4	Proyectos y negocios colaterales realizados	Trimestral	25%	25%	75%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	
Actividad 1	Obras del Sistema BRT entregadas al operador SITT	Trimestral	25%	25%	75%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	
Actividad 2	Mantenimiento, explotación y mejora de infraestructura	Trimestral	25%	25%	100%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	25%	

Respecto a los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas se identifica que el ente encargado del Pp cuenta con un portal donde se encuentra la información de la estructura de la UR, el contacto de los servidores públicos que labora en él y la información financiera de cuenta pública y la información trimestral de transparencia de acuerdo a la LTAIPBC (Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Baja California). La página de transparencia en donde se pueden encontrar los documentos normativos del programa, así como informes, avances presupuestales, estados analíticos, entre otros documentos para cada ejercicio es: <https://sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>

A continuación, se presentan las sugerencias de mejora de este apartado:

- 10). Determinar el gasto unitario anualmente en un documento con la finalidad de dar seguimiento y en función a ello establecer metas o indicadores que generen un histórico para la toma de decisiones con respecto a esta información.
- 11). Diseñar procedimientos para el resguardo documental de la información pertinente y complementarlo con alguna plataforma digital que permita contar con los datos estadísticos para medir los resultados de los indicadores.
- 12). Diseñar procedimientos que permita 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.

Tema V. Percepción de la Población Atendida del programa

De acuerdo a los Términos de Referencia de la Evaluación de Consistencia y Resultados establecidos por el Consejo Nacional de Evaluación (CONEVAL), en este apartado se identificará 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.

Conforme a lo antes expuesto a continuación se encontrarán cada uno de los hallazgos que presenta el programa 102. Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros (SITT): La Dependencia no presenta evidencia de contar con un formato como instrumento de medición del grado de satisfacción de la población atendida, sin embargo, el procedimiento para la atención que está a cargo de la Sindicatura Procuradora y regulado por la Norma Técnica No. 45, en donde detalla las modalidades para presentar quejas, pudiendo ser por medio de buzón que se encuentra en las instalaciones de la Dependencia, 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.

A continuación, se presenta la siguiente sugerencia de mejora identificada en este apartado:

13). Diseñar un instrumento para medir el grado de satisfacción de la población atendida.

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 este orden de ideas, se logró identificar que la UR del Pp documenta sus resultados a través de los indicadores de la MIR e informa que es el único medio que utiliza para medir los resultados a nivel de Fin y Propósito derivado de la planeación y programación anual. El programa no cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales o internaciones que muestren impacto de programas similares.

Así mismo, no se cuenta con mecanismos de preparación para desarrollar los elementos técnicos y/o metodológicos para generar una línea base que permitan al Pp implementar evaluaciones de impacto.

Los resultados de los indicadores 2021 se muestran en la siguiente tabla:

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)
Fin	Número de usuarios del Subsistema 1	95%	0%	0%
Propósito	Incremento e implementación de rutas alimentadoras pre troncales	47%	47%	47%
		48%	0%	

En la MIR se establece que para medir los resultados del cumplimiento tanto del Fin como del propósito es a través del cumplimiento del porcentaje de las acciones realizadas. Dentro de los cuatro avances trimestrales se observa que algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas debido principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre de 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 de diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.

Con respecto a si el programa cuenta con evaluaciones externas que no sean de impacto y que permiten identificar hallazgos relacionados con el Fin y el Propósito del programa, se compara la situación de los beneficiarios en al menos dos puntos en el tiempo, antes y después de otorgado el apoyo, si la metodología utilizada permite identificar algún tipo de relación entre la situación actual de los beneficiarios y la intervención del Programa, se pudo señalar que el Pp ha realizado evaluaciones de consistencia y resultados para los ejercicios 2017, 2018 y 2021, específica de desempeño en 2019 y primer semestre del 2020, documentando el seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora producto de dichas evaluaciones.

Como resultado de la evaluación de consistencia y resultados 2017 se señala los siguientes hallazgos:

Derivado de la evaluación del programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) al definir el problema se señala como origen la carencia de un servicio y no de una problemática que debe ser resuelta, nombrando tres factores que en teoría debe atender el programa: inadecuado, inseguro y deficiente. Para lo anterior es de suma importancia trabajar en la elaboración de diagnósticos y con ellos identificar el problema principal con mayor exactitud, para evidenciar la identificación de su población objetivo y sus características.

El programa al no contar con evaluaciones previas a sus procesos se vuelve vulnerable, pues no es posible tomar decisiones que permitan realizar cambios en las acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión, así mismo es recomendable llevar a cabo un plan estratégico en el cual se contemple su visión a mediano y largo plazo.

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

Para la evaluación de consistencia y resultados 2018 se presentaron como principales recomendaciones: Dar seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de las evaluaciones externas, elaborar un diagnóstico propio que incluya las causas y efectos atribuibles al problema, elaborar un plan estratégico que señale los planes a mediano y largo plazo para lograr el cumplimiento del programa, documentar una metodología para la definición y cuantificación de la población potencial y objetivo, elaborar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual, documentar plazos de revisión y actualización del problema y variables relacionadas, incluir los diagramas de flujo de los procesos clave del programa en el Manual de Funciones y Procedimientos, homologar los nombres de los indicadores de nivel Actividad con los establecidos en la MIR, agrupar los gastos del Programa en los conceptos establecidos e identificarlos por componente, asegurarse de que los documentos normativos del programa se encuentren actualizados en la página de Transparencia.

De acuerdo con el documento informe de seguimiento a aspectos susceptibles de mejora de los programas evaluados en el ejercicio fiscal 2019 y primer semestre 2020, se recomienda elaborar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual. Revisar la determinación de metas anuales de los indicadores a fin de que su estimación no tienda a la debilidad, así valorar adicionar indicadores que lleven al cumplimiento de los objetivos. Conformar un reporte del registro histórico de los cambios en el diseño del programa, así como la formulación de la MIR y en su caso los mecanismos que permitan realizar un comparativo de la evolución de los indicadores a lo largo del tiempo. Incorporar en el Manual de Procedimientos de SSH procedimientos para el seguimiento de indicadores de resultados, articulación de la percepción de los beneficiarios y coordinación de estrategias resolutivas para mejorar la evolución de los

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

Para la evaluación de consistencia y resultados 2021 se presentan como principales hallazgos: Elaborar planeación estratégica del programa, incluir en documento respectivo el plazo de revisión y actualización del problema, y diseñar el instrumento de medición y satisfacción de la percepción del ciudadano

A continuación, se presentan las sugerencias de mejora de este apartado:

14). Implementar mecanismos de preparación para desarrollar los elementos técnicos y/o metodológicos para generar una línea base que permitan al Pp implementar evaluaciones de impacto.

15). Elaborar un análisis de factibilidad y enviarlo a la instancia coordinadora mediante oficio para su revisión quien definirá si el Pp cuenta con las condiciones metodológicas y técnicas para desarrollar una evaluación de impacto.

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 de las preguntas que tuvieron como opción una respuesta binaria y con su respectivo nivel de respuesta, para una mayor visualización de estos con su respectiva valoración por apartado.

NIVEL	SIGNIFICADO
0	No cumple
1	Cumple con nivel medio
2	
3	Cumple con nivel alto
4	

APARTADOS DE EVALUACIÓN Y METODOLOGÍA				
APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL	VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO
Diseño	1-13	13	3.5	4.0
Planeación y Orientación a Resultados	14-22	9	2.2	4.0
Cobertura y Focalización	23-25	3	3.0	4.0
Operación	26-42	17	3.8	4.0
Percepción de la Población Atendida	43	1	0.0	4.0
Medición de Resultados	44-51	8	2.5	4.0
TOTAL	51	51		

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

PROGRAMA: 102 MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	NUMERO DE PREGUNTA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
DISEÑO	Fortaleza		
	Existe un documento diagnóstico de la problemática del programa.	3	
	El Propósito del programa está vinculado al PND, PED, PMD, y con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte.	4, 5	
	El resumen narrativo de la MIR está vinculado con los documentos normativos del SITT.	10	
	Oportunidad		
	En las fichas técnicas de los indicadores del programa señalan 0% en el apartado de línea base.	11	Realizar un análisis de cada actividad o indicador propuesto para que este permita medir el impacto de las acciones implementadas.
	Debilidad		
	No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	1, 2	Elaborar un diagnóstico que sirva de referencia empírica para replantear el Pp.
Amenaza			

PROGRAMA: 102 Movilidad Urbana Sustentable			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
PLANEACIÓN Y ORIENTACIÓN A RESULTADOS	Fortaleza		
	El programa cuenta con planes de trabajo anuales (POA) estableciendo las metas de forma trimestral y manuales de organización y procedimientos.	15	
	Recolecta información para medir su desempeño.	22	
	Oportunidad		
	Utilizar los informes de las evaluaciones de periodos anteriores de manera consensada, con la participación de los administrativos, jefaturas y directivos de la UR que lo administran. Revisar y atender los ASM de evaluaciones previas e implementar actividades o proyectos que permitan el seguimiento a los resultados de las evaluaciones anteriores.	16,17,18,19,20	Diseñar un procedimiento en donde quede como evidencia el proceso de entrega, recepción y seguimiento de ASM emitidas como resultado de evaluaciones externas al Pp, con la finalidad de cubrir el 100% de las observaciones.
Debilidad			
El indicador del fin y propósito no son los adecuados para medir el logro del objetivo.	12	Diseñar los indicadores del Pp conforme a lo que establece el manual para el diseño y	

			la construcción de indicadores del CONEVAL.
	El Pp no cuenta con un documento que permita guiar a la dependencia en el mediano y largo plazo (plan estratégico), sin embargo, se cuenta con un plan a corto plazo (POA).	14	Implementar la elaboración del plan estratégico institucional que servirá de base y la ruta a seguir para lograr los resultados que se esperan del programa.
	El programa no genera padrones de beneficiarios siguiendo la normativa aplicable, porque no entrega apoyos.	21	No se presenta información que contraste a los beneficiarios de los que no reciben algún beneficio del programa.
	Amenaza		

PROGRAMA: 102 Movilidad Urbana Sustentable

APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
COBERTURA Y FOCALIZACIÓN	Fortaleza		
	Oportunidad		
	Elaborar documento y especificar la metodología que se utiliza para determinar la cantidad de población que corresponde a la población objetivo.	23	
	Debilidad		
	No se identifica a la población potencial y objetivo de acuerdo con datos y estadísticas de organismos nacionales y estatales.	24	Elaborar documento que contenga evidencia objetiva de los habitantes con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema.
	Amenaza		

PROGRAMA: 102 Movilidad Urbana Sustentable

APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
OPERACIÓN	Fortaleza		
	El Pp cuenta con las aplicaciones informáticas o sistemas institucionales.	40	
	El Pp cuenta con los procedimientos documentados de ejecución de obras para dar seguimiento a la ejecución de la obra.	34, 35	
	Oportunidad		
	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	38	Determinar el gasto unitario anualmente en un documento con la finalidad de dar seguimiento y en función a ello establecer metas o indicadores que generen un histórico para la toma de decisiones con respecto a esta información.
	Debilidad		
No se alcanzaron los objetivos trazados en los indicadores al 100%.	41	Diseñar procedimientos para el resguardo documental de la información pertinente y complementarlo con alguna plataforma digital que permita contar con los datos estadísticos para medir los resultados de los indicadores.	

	Los enlaces para el acceso a las plataformas de transparencia no están disponibles para la ciudadanía.	42	Diseñar procedimientos que permitan la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas y a su vez generar las condiciones que permitan que ésta permee en los términos que señala la normatividad aplicable.
	Amenaza		

PROGRAMA: 102 Movilidad Urbana Sustentable			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN ATENDIDA	Fortaleza		
	Oportunidad		
	Debilidad		
	La UR del Pp no presentó evidencia de contar con instrumentos para medir el grado de satisfacción de la población atendida.	43	Diseñar un instrumento para medir el grado de satisfacción de la población atendida.
	Amenaza		

PROGRAMA: 102 Movilidad Urbana Sustentable			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
MEDICIÓN DE RESULTADOS	Fortaleza		
	Oportunidad		
	Algunos indicadores de la MIR se cumplieron parcialmente.	45	Diseñar procedimientos para el resguardo documental de la información pertinente y complementarlo con alguna plataforma digital que permita contar con los datos estadísticos para medir los resultados de los indicadores.
	Se han realizado evaluaciones para medir el impacto del programa en los beneficiarios.	46	El tipo de evaluaciones realizadas no compara la situación de los beneficiarios en al menos dos puntos en el tiempo.
	Analizar la posibilidad de generar las condiciones para la implementación de evaluaciones externas de impacto.	48,49	Implementar mecanismos de preparación para desarrollar los elementos técnicos y/o metodológicos para generar una línea base que permitan al Pp implementar evaluaciones de impacto.
	Someter el Pp a evaluaciones de impacto.	50	Elaborar un análisis de factibilidad y enviarlo a la instancia coordinadora mediante oficio para su revisión quien definirá si el Pp cuenta con las

			condiciones metodológicas y técnicas para desarrollar una evaluación de impacto.
	Debilidad		
	Amenaza		

Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultados



De acuerdo con el comparativo entre los resultados de la evaluación 2021 y 2020 podemos mencionar lo siguiente:

- En el apartado de diseño se observa disminución en 2021 en función al ejercicio fiscal 2020.
- En planeación y orientación a resultados se observa una disminución considerable en 2021 en función al 2020.
- En cuanto a cobertura y focalización se observa una disminución en función al ejercicio 2020.
- Respecto a la operación se observa una ligera disminución en relación al año anterior, alcanzando casi en su totalidad el valor máximo esperado.
- Con respecto a la Percepción de la Población Atendida, el indicador presenta un descenso en la evaluación 2021 con relación al 2020.
- Medición de resultados se aprecia un resultado por debajo de lo esperado y por debajo del valor del año 2020.

Se considera importante que el programa enfoque sus esfuerzos en mejorar y tomar en cuenta las recomendaciones realizadas principalmente en cuanto a la planeación y orientación a resultados, cobertura y focalización, percepción de la población atendida y medición de resultados, con la finalidad de obtener mejores resultados en futuras evaluaciones.

APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL	2021		2020	
			VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO	VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO
Diseño	1-13	13	3.5	4.0	3.8	4.0
Planeación y Orientación a Resultados	14-22	9	2.2	4.0	3.8	4.0
Cobertura y Focalización	23-25	3	3.0	4.0	3.7	4.0
Operación	26-42	17	3.8	4.0	3.8	4.0
Percepción de la Población Atendida	43	1	0.0	4.0	3.0	4.0
Medición de Resultados	44-51	8	2.5	4.0	3.9	4.0
TOTAL	51	51				

Conclusiones

Se puede concluir con relación a la evaluación de Consistencia y Resultados que el Programa 102 Movilidad Urbana Sustentable, permitió analizar el diseño del Pp que favorecerá una mejora en su gestión y mide el logro de sus resultados con base en la Matriz de Indicadores, tomando como base los Términos de Referencia (TdR) del Consejo Nacional de Evaluación (CONEVAL).

Diseño.

De acuerdo con la evolución de este resultado se obtuvo un puntaje de 3.5 de 4.0 esperado, determinando que en el documento diagnóstico se encuentra definida la población potencial y objetivo, mencionando que sus fuentes de información del censo INEGI 2015. El propósito del Pp está vinculado directamente con los objetivos del programa sectorial y nacional, e indirectamente con los objetivos y/o estrategias del PND 2019-2024, Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024, Plan Municipal de Desarrollo 2020-2021, Objetivos del Desarrollo Sostenible y Agenda de Desarrollo 2015. Los cuales se encuentran enfocados en Mejora del entorno urbano caminable y transporte público con accesibilidad universal. La población potencial, objetivo y atendida del Pp está determinada en personas como unidad de medida de acuerdo con el documento Programa Operativo Anual (POA) y las Fichas de Evaluación y Seguimiento. Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con el 100% de las características establecidas.

Planeación y orientación a resultados.

El resultado de este apartado es de 2.2 de 4.0, el Pp cuenta con planes de trabajo anuales para alcanzar los objetivos trazados a través del POA se establecen las metas y periodos de revisión de avances y cumplimiento, siendo trimestral para Componentes y Acciones, semestral para el Propósito y anual para el Fin. La información para monitorear el desempeño se encuentra sistematizada, el seguimiento de los indicadores plasmados en la MIR se realiza a través del Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC).

Cobertura y focalización.

El Pp obtiene en este apartado el 3.0 de 4.0, cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo, presentada en el POA. La cobertura documentada para atender a la población objetivo se considera congruente con el diseño y el diagnóstico del Pp y está alineado al Reglamento Interno, sin embargo, se identifica elaborar un documento y especificar la metodología que se utiliza para determinar la cantidad de población que corresponde a la población objetivo.

Operación.

En este apartado el Pp obtiene el puntaje de 3.8 de 4.0, el programa identifica claramente sus procesos y cuenta con información actualizada en el portal de transparencia, cuenta con un Reglamento Interno y un Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación el diagrama de flujo del procedimiento

clave para asegurar que los programas establecidos por la Dependencia se cumplan conforme fueron planeados. La información para monitorear los procedimientos de ejecución de obras se encuentra sistematizada, el seguimiento y control presupuestal, el organismo utiliza el Sistema Automatizado Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG.NET), por lo anterior es posible señalar que la información se encuentra actualizada, generándose en tiempo real y disponible para dar seguimiento de manera permanente con base a lo establecido en la LGCG. Es importante comentar que este programa no entrega apoyos económicos a los ciudadanos, únicamente ofrece los servicios apertura rápida de empresas de bajo impacto, cruce rápido y bolsa de trabajo.

Percepción de la población atendida.

En este apartado el programa obtiene el puntaje de 0.0 de 4.0, la UR no presenta evidencia de contar con un formato para medir el grado de satisfacción de la población atendida. Sin embargo, actualmente el Pp cuenta con un buzón de sugerencias el cual está a disposición de los usuarios para interponer quejas o sugerir mejoras en el servicio. También se cuenta con un colaborador en la plantilla de personal que atiende la línea telefónica de atención al usuario para solucionar cualquier problema que tengan los usuarios y adicionalmente en la página oficial del organismo cuenta con una sección de atención al usuario para sugerencias o quejas.

Medición de resultados.

El resultado de este apartado tiene un puntaje de 2.5 de 4.0, el Pp indica que en la MIR se establece que para medir los resultados del cumplimiento tanto del Fin como del propósito es a través del cumplimiento del porcentaje de las acciones realizadas. Dentro de los cuatro avances trimestrales se observa que algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas debido principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre de 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 de diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.

Tabla 2. Valoración Final del programa

Nombre del Programa: 102 Movilidad Urbana Sustentable

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 2021

Tema	Nivel	Justificación
Diseño		En el documento diagnóstico se encuentra definida la población potencial y objetivo, menciona sus fuentes de información del censo INEGI 2015, sin embargo, no es clara su definición, así como sus

Tema	Nivel	Justificación
	3.5	<p>criterios ya que carecen de un documento solido o actualizado que identifique la población potencial y de forma concreta la valoración de dicha población.</p> <p>Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con el 100% de las características establecidas, sin embargo, algunos indicadores de Actividad y Componentes señalan el 0% en el apartado de línea base. Se aprecia que algunos indicadores plasmados en la MIR, no están orientados a impulsar el desempeño y se observa que no miden su contribución a la solución del problema, al cumplimiento de algún objetivo del PND o de sus planes derivados.</p> <p>La UR del Pp tiene complementariedad con los programas estatales y federales ya que logra identificar que se tiene como coincidencia el impulsar el adecuado desarrollo de Comunicaciones y Transporte en México.</p>
Planeación y Orientación a Resultados	2.2	<p>La UR del Pp no presentó evidencia de que se cuenta con un plan estratégico que derive de ejercicios de planeación institucionalizados. El POA forma parte del proceso de planeación y programación 2021 de SITT, la consistencia del programa refleja un ejercicio de planeación institucionalizado, que es supervisado y aprobado por Tesorería Municipal.</p> <p>El Pp ha sido objeto de evaluaciones externas de manera regular de tipo de Consistencia y Resultados para los ejercicios fiscales 2017, 2018 y 2021, así como también evaluación específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020, sin embargo, la UR no presenta el documento de trabajo de seguimiento de aspectos susceptibles de mejora clasificados como específicos, tampoco muestra evidencia de informes de seguimiento a aspectos susceptibles de mejora para el ejercicio 2021.</p> <p>El programa recolecta la información para monitorear su desempeño cumpliendo con la característica de ser oportuna, la entidad proporciona avances trimestrales del 2021 y acumulado de avance de indicadores al finalizar el ejercicio fiscal, mismos que se encuentran publicados en la página de transparencia del SITT.</p>
Cobertura y Focalización	3.0	<p>El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo, se presenta en el documento POA, la determinación de la población desagregada para hombres y mujeres.</p>
Operación	3.8	<p>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.</p>

Tema	Nivel	Justificación
Percepción de la Población Atendida	0.0	La Dependencia no presenta evidencia de contar con un formato como instrumento de medición del grado de satisfacción de la población atendida, sin embargo, el procedimiento para la atención que está a cargo de la Sindicatura Procuradora y regulado por la Norma Técnica No. 45, en donde detalla las modalidades para presentar quejas, pudiendo ser por medio de buzón que se encuentra en las instalaciones de la Dependencia, 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.
Resultados	2.5	En la MIR se establece que para medir los resultados del cumplimiento tanto del Fin como del propósito es a través del cumplimiento del porcentaje de las acciones realizadas. Dentro de los cuatro avances trimestrales se observa que algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas debido principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre de 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 de diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.
Valoración Final	2.5	

Bibliografía

- SITT Diagnóstico de población potencial y objetivo
- SITT Árbol de problemas 2021
- SITT Árbol de objetivos 2021
- Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024
- Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024
- Plan Municipal de Desarrollo 2020-2021
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2020-2024
- Manual de Contabilidad Gubernamental
- Ley para el régimen municipal para el estado de Baja California
- Ley de responsabilidades de los servidores públicos de B.C.
- Ley de presupuesto ejercicio de gasto publico
- SITT Reglamento Interno
- SITT Programa Operativo Anual 2021
- SITT Presupuesto a nivel partida 2021
- SITT Avances programáticos 2021
- SITT Estructura de financiamiento 2021
- SITT Mecanismos de transparencia <https://sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>
- Noma Técnica No.01
- Noma Técnica No.02
- Noma Técnica No.03
- Noma Técnica No.06
- Noma Técnica No.07
- Noma Técnica No.09
- Noma Técnica No.10
- Noma Técnica No.13
- Noma Técnica No.14
- Noma Técnica No.15
- Noma Técnica No.16
- Noma Técnica No.17
- Noma Técnica No.19
- Noma Técnica No.20
- Noma Técnica No.21
- Noma Técnica No.22
- Noma Técnica No.23
- Noma Técnica No.24

- Noma Técnica No.25
- SITT Matriz de Vinculación PMD, PED y PND 2021
- SITT Matriz de Indicadores para Resultados 2021
- SITT Fichas Técnicas 2021
- SITT Evaluaciones anteriores (Programa Anual de Evaluación 2017-2021)
- SITT Marco Jurídico Ejercicio 2021

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: (01/06/2022)	
1.3 Fecha de término de la evaluación: (30/09/2022)	
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre: Ing. Oscar Alejandro González Lozano	Unidad administrativa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT)
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:	
2.2 Señalar cuáles son las principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), de acuerdo con los temas del programa, estrategia o instituciones	
2.2.1 Fortalezas:	
<ul style="list-style-type: none"> • Existe un documento diagnóstico de la problemática del programa. • El Propósito del programa está vinculado al PND, PED, PMD, y con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte. • El resumen narrativo de la MIR está vinculado con los documentos normativos del SITT. • El programa cuenta con planes de trabajo anuales (POA) estableciendo las metas de forma trimestral y manuales de organización y procedimientos. • Recolecta información para medir su desempeño. • El Pp cuenta con las aplicaciones informáticas o sistemas institucionales. • El Pp cuenta con los procedimientos documentados de ejecución de obras para dar seguimiento a la ejecución de la obra. 	
2.2.2 Oportunidades:	
<ul style="list-style-type: none"> • En las fichas técnicas de los indicadores del programa señalan 0% en el apartado de línea base. • Utilizar los informes de las evaluaciones de periodos anteriores de manera consensada, con la participación de los administrativos, jefaturas y directivos de la UR que lo administran. 	

- Revisar y atender los ASM de evaluaciones previas e implementar actividades o proyectos que permitan el seguimiento a los resultados de las evaluaciones anteriores.
- Elaborar documento y especificar la metodología que se utiliza para determinar la cantidad de población que corresponde a la población objetivo.
- Determinar el gasto unitario anualmente en un documento con la finalidad de dar seguimiento y en función a ello establecer metas o indicadores que generen un histórico para la toma de decisiones con respecto a esta información.
- Algunos indicadores de la MIR se cumplieron parcialmente.
- Analizar la posibilidad de generar las condiciones para la implementación de evaluaciones externas de impacto.

2.2.3 Debilidades:

- No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.
- El Pp no cuenta con un documento que permita guiar a la dependencia en el mediano y largo plazo (plan estratégico), sin embargo, se cuenta con un plan a corto plazo (POA).
- El programa no genera padrones de beneficiarios siguiendo la normativa aplicable, porque no entrega apoyos.
- El indicador del fin y propósito no son los adecuados para medir el logro del objetivo.
- No se identifica a la población potencial y objetivo de acuerdo con datos y estadísticas de organismos nacionales y estatales.
- No se alcanzaron los objetivos trazados en los indicadores al 100%.
- Los enlaces para el acceso a las plataformas de transparencia no están disponibles para la ciudadanía.
- La UR del Pp no presentó evidencia de contar con instrumentos para medir el grado de satisfacción de la población atendida.

2.2.4 Amenazas

- Ninguna

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.1 Describe brevemente las conclusiones de la evaluación:

La UR del Pp presenta una disminución en el resultado debido a que en el documento diagnóstico se encuentra definida la población potencial y objetivo, menciona sus fuentes de información del censo INEGI 2015, sin embargo, no es clara su definición, así como sus criterios ya que carecen de un documento sólido o actualizado que identifique la población potencial y de forma concreta la valoración de dicha población. Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con el 100% de las características establecidas, sin embargo, algunos indicadores de Actividad y Componentes señalan el 0% en el apartado de línea base. Se aprecia que algunos indicadores plasmados en la MIR, no están orientados a impulsar el desempeño y se observa que no miden su contribución a la solución del problema, al cumplimiento de algún objetivo del PND o de sus planes derivados. La UR del Pp tiene complementariedad con los programas estatales y federales ya que logra identificar que se tiene como coincidencia el impulsar el adecuado desarrollo de Comunicaciones y Transporte en México.

En cuanto a la planeación y orientación a resultados se aprecian resultados muy por debajo de lo esperado debido a que no se presentó evidencia de que se cuente con un plan estratégico que derive de ejercicios de planeación institucionalizados. El POA forma parte del proceso de planeación y programación 2021 de SITT, la consistencia del programa refleja un ejercicio de planeación institucionalizado, que es supervisado y aprobado por Tesorería Municipal. El Pp ha sido objeto de evaluaciones externas de manera regular de tipo de Consistencia y Resultados para los ejercicios fiscales 2017, 2018 y 2021, así como también evaluación específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020, sin embargo, la UR no presenta el documento de trabajo de seguimiento de aspectos susceptibles de mejora clasificados como específicos, tampoco muestra evidencia de informes de seguimiento a aspectos susceptibles de mejora para el ejercicio 2021. El programa recolecta la información para monitorear su desempeño cumpliendo con la característica de ser oportuna, la entidad proporciona avances trimestrales del 2021 y acumulado de avance de indicadores al finalizar el ejercicio fiscal, mismos que se encuentran publicados en la página de transparencia del SITT.

El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo, se presenta en el documento POA, la determinación de la población desagregada para hombres y mujeres, sin embargo, no se considera un horizonte a mediano y largo plazo. La UR del Pp mostró evidencia de la metodología utilizada, para la definición y/o cuantificación de la población objetivo.

El Pp establece mecanismos, a través de sistemas, para el control y seguimiento del presupuesto y cuenta con un Reglamento al Interior vigente y mecanismos de transparencia; 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.

La UR del Pp no presenta evidencia de contar con un formato como instrumento de medición del grado de satisfacción de la población atendida, sin embargo, el procedimiento para la atención que está a cargo de la Sindicatura Procuradora y regulado por la Norma Técnica No. 45, en donde detalla las modalidades para presentar quejas, pudiendo ser por medio de buzón que se encuentra en las instalaciones de la Dependencia, 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.

El Pp indica que en la MIR se establece que para medir los resultados del cumplimiento tanto del Fin como del propósito es a través del cumplimiento del porcentaje de las acciones realizadas. Dentro de los cuatro avances trimestrales se observa que algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas debido principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre de 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 de diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:

1. Elaborar un diagnóstico (o, en caso de que haya ejercicios previos útiles, llevar a cabo una revisión documental de los mismos), que sirva de referencia empírica para el replanteamiento del programa Sistema Integral de Tijuana. El diagnóstico propuesto debe incluir una revisión académica de los desarrollos más recientes en el área de movilidad urbana que orienten la toma de decisiones, además tomar en cuenta lo que establece la SHCP y el CONEVAL en los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales, y en el oficio número 419-A-19-0788 y VQZ.SE.164/19 donde se señalan los aspectos a considerar para la elaboración de diagnósticos de programas presupuestarios los cuales son: antecedentes, identificación, definición y del problema o necesidad, objetivos, cobertura, análisis de alternativas, diseño del programa, análisis de similitudes o complementariedades y presupuesto.

2. Replantear y precisar la definición de la población objetivo en el documento diagnóstico con su respectiva metodología para su adecuada identificación y señalar el plazo para su revisión y actualización.
3. Realizar un análisis de cada actividad o indicador propuesto para que este permita medir el impacto de las acciones implementadas.
4. Diseñar los indicadores del Pp conforme a lo que establece el manual para el diseño y la construcción de indicadores del CONEVAL.
5. Implementar la elaboración del plan estratégico institucional que servirá de base y la ruta a seguir para lograr los resultados que se esperan del programa, logrando con ello una gestión más eficiente de los recursos tanto humanos como materiales, dando cumplimiento a lo establecido en los artículos 47 y 49 del Reglamento de las Entidades Paramunicipales del Municipio de Tijuana, Baja California.
6. Elaborar documento de posición institucional o documento de opinión donde se formalice las recomendaciones y hallazgos que serán atendidos como parte del seguimiento a los resultados de evaluaciones externas, según lo que establece el CONEVAL ([Posicion_Institucional_FORMATO_DE_CONEVAL_E003.pdf \(www.gob.mx\)](#)), así como contar con evidencias de reuniones en donde participen los operadores del programa, jefaturas y personal de la unidad de planeación y/o evaluación, en las que se establezca que se revisaron los resultados de la evaluación y se definieron actividades de manera consensada por el equipo de trabajo.
7. Atender cada una de las recomendaciones derivadas de ASM detectados como viables en las evaluaciones externas. También es importante diseñar un procedimiento en donde quede como evidencia el proceso de entrega, recepción y seguimiento de ASM emitidas como resultado de evaluaciones externas al Pp, con la finalidad de cubrir el 100% de las observaciones.
8. Diseñar un procedimiento en donde quede como evidencia el proceso de entrega, recepción y seguimiento de ASM emitidas como resultado de evaluaciones externas al Pp, con la finalidad de cubrir el 100% de las observaciones.
9. Elaborar documento y especificar la metodología que se utiliza para determinar la cantidad de población que corresponde a la población objetivo.
10. Determinar el gasto unitario anualmente en un documento con la finalidad de dar seguimiento y en función a ello establecer metas o indicadores que generen un histórico para la toma de decisiones con respecto a esta información.
11. Diseñar procedimientos para el resguardo documental de la información pertinente y complementarlo con alguna plataforma digital que permita contar con los datos estadísticos para medir los resultados de los indicadores.
12. Diseñar procedimientos que permita 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.
13. Implementar mecanismos de preparación para desarrollar los elementos técnicos y/o metodológicos para generar una línea base que permitan al Pp implementar evaluaciones de impacto.
14. Elaborar un análisis de factibilidad y enviarlo a la instancia coordinadora mediante oficio para su revisión quien definirá si el Pp cuenta con las condiciones metodológicas y técnicas para desarrollar una evaluación de impacto.

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: C.P. Francelia Polanco Mayorquín Coordinador Operativo: L.C.F. Susana Chan Gálvez**

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): **Movilidad Urbana Sustentable**

5.2 Siglas: **SITT**

5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s): **Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT)**

5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s):

Poder Ejecutivo Poder Legislativo Poder Judicial Ente Autónomo

5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s):

Federal Estatal Local

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):

Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros (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.1105 correo electrónico: oagonzalez@tijuana.gob.mx	
Nombre: Ing. Oscar Alejandro González Lozano	Unidad administrativa: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros
6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN	
6.1 Tipo de contratación: Prestación de servicios	
6.1.1 Adjudicación Directa <input checked="" type="checkbox"/> 6.1.2 Invitación a tres _____ 6.1.3 Licitación Pública Nacional _____	
6.1.4 Licitación Pública Internacional _____ 6.1.5 Otro: ____ (Señalar),	
6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros	
6.3 Costo total de la evaluación: \$66,814.20 Pesos (Sesenta mil ochocientos catorce pesos y 20/100)	
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. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

Población/Documento	Reglas de Operación	POA	Fichas Técnicas
Población Potencial		603,890	
Población Objetivo		603,890	Hombres y Mujeres

Desagregación por sexo:	Femenino	Masculino
	293,890	310,000
Desagregación por grupo de edad:	0-14 Años	15-44 Años
	145,000	215,000
	45-64 Años	65 o más
	160,706	83,184

Anexo 2

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

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

De acuerdo a la información solicitada a la dependencia, esta no proporcionó el procedimiento para la actualización de bases de datos, derivado que, por sus funciones establecidas en su reglamento interno, no brinda apoyos sociales, ya que tiene como propósito institucional “satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana”.

Anexo 3 "Matriz de Indicadores para Resultados"

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable
 Modalidad: Consistencia y Resultados
 Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros
 Unidad Responsable: SITT
 Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados
 Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

DEPENDENCIA EJECUTORA:		ORGANISMO MUNICIPAL PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO URBANO DE PASAJEROS DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA		H.XXIII AYUNTAMIENTO DE TIJUANA		TIJUANA				
NÚMERO DE PROGRAMA:		102		MATRIZ DE INDICADORES PARA RESULTADOS		EJERCICIO FISCAL 2021				
NOMBRE DEL PROGRAMA:		SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO BRT		EJE FMD 2020-2021:		Nº DE LÍNEA DE ACCIÓN FMD:				
PRESUPUESTO ASIGNADO AL PROGRAMA:		\$15'000,000.00		EJE FMD 2020-2021:		4.6.1.5				
EJE FMD 2019-2024:		EJE FMD 2020-2024:		EJE FMD 2020-2021:		Nº DE LÍNEA DE ACCIÓN FMD:				
ECONÓMICO		ECONÓMICO		ECONÓMICO		ECONÓMICO				
CLASIFICACIÓN PROGRAMÁTICA:		PROGRAMA PRESUPUESTARIO:		CARACTERÍSTICAS GENERALES:						
3P		3 DESEMPEÑO DE LAS FUNCIONES		PLANEACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS		SUB FUNCIÓN (SF):				
CLASIFICACIÓN FUNCIONAL:		FINALIDAD (F):		FUNCIÓN (Fu):		3-5.6 OTROS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE				
3.3.6		3. DESARROLLO ECONÓMICO		3.5 TRANSPORTE						
RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)		INDICADOR		UNIDAD DE MEDIDA		MEDIO DE VERIFICACIÓN				
		1 NOMBRE DEL INDICADOR - 2 METODO DE CÁLCULO - 3 LÍNEA BASE - 4 METAS - 5 INTERPRETACIÓN - 6 FRECUENCIA DE MEDICIÓN - 7 TIPO - 8 SENTIDO - 9 DIMENSIÓN				SUPUESTO O HIPÓTESIS				
FIN	CONTRIBUIR A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD DEL USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, MEDIANTE UN EFICIENTE SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO TIPO BRT (BUS RAPID TRANSIT) DE FORMA SUSTENTABLE, RÁPIDA, ECONÓMICA, SEGURA Y EFICIENTE QUE BRINDE SERVICIO AL MAYOR NÚMERO DE USUARIOS POSIBLES Y FORTALECIMIENTO DEL SITT.	1		Número de usuarios del Subsistema 1		Porcentaje de aumento de usuarios del servicio.	Informe de gestión de resultados 2021 Disponible en www.sitt.tijuana.gob.mx	Se incrementa la viabilidad financiera por tarifa del Sistema y se consolida su funcionalidad en la Metrópoli.		
		2		(usuarios aforados/usuarios estimados) * 100						
		3		90%						
		4		TRIMESTRE						
				PRIMERO	SEGUNDO				TERCERO	CUARTO
										95%
		5		A mayor porcentaje, mayor cobertura directa del servicio						
		6		Ajustal						
		7		Estratégico						
		8		Ascendente						
PI	LA POBLACIÓN DE TIJUANA CUENTA CON LAS RUTAS DE LA FASE UNO EN EL SISTEMA TRONCO-ALIMENTADOR BRT	1		Incremento e implementación de rutas alimentadoras y pretroncales		Porcentaje de incremento de rutas alimentadoras y pretroncales implementadas.	Informe de incremento de rutas 2021 Disponible en www.sitt.tijuana.gob.mx	Aumenta el número de usuarios del Sistema y se consolida su funcionalidad en la Metrópoli. No obstante las adversidades derivadas de las actuales declaratorias de emergencia de riesgos sanitarios (Covid-19) emitida por diversas autoridades.		
		2		(rutas implementadas/rutas programadas a implementar) * 100						
		3		80%						
		4		TRIMESTRE						
				PRIMERO	SEGUNDO				TERCERO	CUARTO
										45%
		5		El porcentaje de cumplimiento de implementación de rutas alimentadoras y pretroncales						
		6		Semestral						
		7		Estratégico						
		8		Ascendente						

P1C1	HABILITACIÓN DE CUERPO DE SUPERVISORES DE TRANSPORTE DE SITT PARA DISMINUIR PRESENCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE REALICE COMPETENCIA DESLEAL Y RUINOSA AL SISTEMA BRT	1	Porcentaje de supervisiones de Transporte				Porcentaje de supervisiones de Transporte.	Informe Interno, 2021. Procesado y ubicado físicamente en la Dirección de Operaciones del SITT.	Se tiene la capacidad operativa necesaria para garantizar el correcto funcionamiento del Sistema, y la disuasión y sanción de la competencia desleal.
		2	$(\text{cantidad de supervisores en operación} / \text{cantidad de supervisores programados}) * 100$						
		3	0%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	El porcentaje de cumplimiento de supervisión en el Sistema						
		6	Trimestral						
		7	Estratégico						
8	Ascendente								
9	Eficacia								
P1C1A1	GESTIONAR CONVENIOS DE COLABORACIÓN CON AUTORIDADES DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL Y ESTATALES	1	Instrumentos legales suscritos				Porcentaje de autoridades de transporte municipal y estatales con las que se suscriben instrumentos legales de colaboración.	Convenios o instrumentos legales depositados en la Coordinación Jurídica del SITT, suscritos con las autoridades de transporte indicadas en el Reglamento de Transporte Público Municipal y la Ley de Movilidad Sostenible del Estado de Baja California.	Aumenta la capacidad correctiva del SITT en el Sistema BRT al contar con colaboración externa en la materia.
		2	$(\text{instrumentos legales suscritos con autoridades de transporte municipal y estatales} / \text{autoridades de transporte municipal y estatales}) * 100$						
		3	0%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	Porcentaje relativo a instrumentos celebrados						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								
P1C1A2	SANCIONAR A PARTICULARES QUE OBSTRUYAN LAS VIALIDADES DEL SISTEMA BRT	1	Sanciones emitidas				Porcentaje de sanciones por violación a reglamentos de tránsito y de transporte.	Informe Interno, 2021. Procesado y ubicado físicamente en la Dirección de Operaciones del SITT.	Los supervisores de transporte emiten sanciones sobre infractores del Sistema.
		2	$(\text{sanciones generadas} / \text{sanciones estimadas}) * 100$						
		3	0%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	Porcentaje relativo a sanciones						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								

P1C2	TOMAR MEDIDAS DE PARA LA SINCRONIZACIÓN DE CRUCEROS DE SEMÁFOROS EN EL SISTEMA BRT	1	Cantidad de cruces del sistema BRT sincronizados				Porcentaje de cruces del Sistema BRT sincronizados.	Informe Interno, 2021. Procesado y ubicado físicamente en la Subdirección de Tecnologías de la Información y la Dirección de Operaciones del SITT	Aumenta el flujo de usuarios, al reducirse el tiempo de recorrido de las unidades y la frecuencia de paro en arterias del Sistema BRT. No obstante las diversidades derivadas de las actuales de autoridades de emergencia de riesgos sanitarios (Covid-19) emitida por diversas autoridades.
		2	$(\text{cruces del Sistema BRT sincronizados} / \text{cantidad de cruces del Sistema BRT}) * 100$						
		3	0%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	A mayor porcentaje, mayor reducción de tiempos de recorrido y frecuencia de paro de unidades del Sistema BRT						
		6	Trimestral						
		7	Estratégico						
8	Ascendente								
9	Eficacia								
P1C2A1	COLABORACIÓN CON EL AYUNTAMIENTO DE TIJUANA PARA LA PROGRAMACIÓN DE SEMÁFOROS PARA BENEFICIO DEL SISTEMA BRT	1	Sincronización de cruces de semáforos periféricos al Sistema BRT				Porcentaje cruces de semáforos periféricos sincronizados del Sistema BRT.	Informe Interno, 2021. Emitido por la Dirección de Operaciones del SITT y la Dirección Servicios Públicos Municipales de Tijuana.	Se logra una mejor movilidad para la ciudad de Tijuana, al sincronizarse los cruces de semáforos propios del Sistema BRT.
		2	$(\text{sincronización de cruces de semáforos periféricos al Sistema BRT} / \text{cantidad de cruces de semáforos periféricos del Sistema BRT}) * 100$						
		3	20%						
		TRIMESTRE							
		4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			25%	25%	25%	25%			
		5	A mayor porcentaje, mayor flujo en la movilidad de transporte complementario al Sistema BRT						
		6	Trimestral						
		7	Gestión						
8	Ascendente								
9	Eficacia								

P1C3a2	SUPERVISIÓN Y MONITOREO DEL SERVICIO Y GESTIÓN DE FLOTA EN EL CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES DEL SIT	1 Habilitación del personal y gestión de la flota en el Centro de Control de Operaciones del SIT 2 (unidades monitoreadas/unidades en servicio) * 100 3 90% 4 TRIMESTRE PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO 25% 25% 25% 25% 5 El porcentaje de unidades monitoreadas 6 Trimestral 7 Gestión 8 Ascendente 9 Eficacia	Porcentaje de implementación de la supervisión y monitoreo de la gestión de flota.	Informe Interno, 2021. Proceso y ubicado físicamente en la Dirección de Operaciones y la Supervisión del Centro de Control de Operaciones del SIT	Se brinda mayor seguridad al operador y al usuario, mejora la coordinación de los trabajadores (sistema transoalimentador) y se obtienen métricas de evaluación del servicio.
P1C3	IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMA DE COMUNICACIÓN AL USUARIO DE BENEFICIOS QUE BRINDA EL SISTEMA BRT	1 Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas (Informe generado/Informe programado) * 100 2 0% 3 0% 4 TRIMESTRE PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO 25% 25% 25% 25% 5 El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas en beneficio directo al usuario del Sistema 6 Trimestral 7 Gestión 8 Ascendente 9 Eficacia	Porcentaje de cumplimiento de acciones de beneficio directo al usuario del Sistema.	Informe de gestión de resultados, 2021. Disponible en www.sit.tj.gob.ec	Se logran coordinar acciones correlativas al servicio de transporte en el Sistema que sean de beneficio directo e indirecto para el usuario, incluyendo aquellas de información y comunicación.
P1C3a1	EQUIPAMIENTO DE ESTACIONES Y PARADEROS CON ACCESO A INTERNET	1 Habilitación de acceso a Internet en estación y paradero 2 (estaciones y paraderos con acceso a Internet/total de estaciones y paraderos) * 100 3 0% 4 TRIMESTRE PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO 25% 25% 25% 25% 5 El porcentaje de estaciones y paraderos habilitados con acceso a Internet 6 Trimestral 7 Gestión 8 Ascendente 9 Eficacia	Porcentaje de estaciones y paraderos con acceso a Internet.	Informe Interno, 2021. Proceso y ubicado físicamente en la Dirección de Operaciones del SIT.	Se logra aumento de usuarios por incentivo de uso de estaciones y paraderos al brindar acceso gratuito a Internet y comodidad para la espera de unidad de Sistema BRT. No obstante las advertencias derivadas de las actuales declaratorias de emergencia de riesgo sanitario (Covid-19) emitida por diversas autoridades.
P1C3a2	IMPLEMENTACIÓN DE CAMPAÑAS DE DIFUSIÓN E INFORMACIÓN AL USUARIO.	1 Campañas de difusión implementadas 2 (campañas realizadas/campañas programadas) * 100 3 0% 4 TRIMESTRE 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	Porcentaje de campañas de difusión implementadas.	Informe Interno, 2021. Proceso y ubicado físicamente en el Departamento de Comunicación Social del SIT. Y en www.sit.tj.gob.ec	Se cumple con brindar comodidades del usuario respecto de rutas, horarios, itinerarios, tarifas autorizadas y programas de beneficio social.
P1C4	ELABORACIÓN DE CATÁLOGO DE PROYECTOS Y NEGOCIOS COLATERALES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA DEL SIT	1 Proyectos y negocios colaterales realizados 2 (Proyectos y negocios colaterales realizados/Proyectos y negocios colaterales programados) * 100 3 0% 4 TRIMESTRE PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO 25% 25% 25% 25% 5 A mayor porcentaje de proyectos y negocios colaterales realizados, mayores recursos al SIT 6 Trimestral 7 Gestión 8 Ascendente 9 Eficacia	Porcentaje de proyectos y negocios colaterales realizados.	Informe Interno, 2021. Proceso y ubicado físicamente en la Dirección de Administración y Finanzas y la Dirección de Operaciones del SIT.	Se logra obtener mayores recursos para realizar mejoras al Sistema BRT.

PIC4A1 COORDINACIÓN Y GESTIÓN CON EL AYUNTAMIENTO DE Tijuana PARA RECIBIR LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA COMO OPERADOR DE LA MISMA (SITT)	1	Obras del Sistema BRT entregadas al operador SITT				Porcentaje de obras del Sistema BRT entregadas al operador SITT.	Actas de Entrega al Operador ubicadas en la Dirección General del SITT y la Dirección de Obras e Infraestructura Urbana Municipal de Tijuana, 2021.	Se logra mayor seguridad jurídica para la operación del SITT, así como otorgar mantenimiento y dar cumplimiento a la Ley de Obras en la materia.
	2	(obras entregadas/obras programadas para entrega) *						
	3	100						
	TRIMESTRE							
	4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
		25%	25%	25%	25%			
	5	*A mayor porcentaje de obras entregadas, mayor el alcance de mantenimiento y conservación de Infraestructura del Sistema BRT por parte del SITT						
	6	Trimestral						
	7	Gestión						
8	Ascendente							
9	Eficacia							
PIC6A2 IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN, EXPLOTACIÓN Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURA.	1	Mantenimiento, explotación y mejora de Infraestructura				Porcentaje de cumplimiento de mantenimiento, explotación y mejoras a la Infraestructura del Sistema BRT.	Informe Interno, 2020. Informe procesado y ubicado físicamente en la Dirección de Operaciones del SITT y la Dirección de Administración y Finanzas del SITT.	La mejora en Infraestructura del Sistema BRT brinda mayor seguridad, comodidad y confiabilidad al usuario. No obstante las adversidades derivadas de las actuales declaratorias de emergencia de riesgos sanitarios (Covid-19) emitida por diversas autoridades.
	2	(acciones implementadas/acciones programadas) *						
	3	100						
	80%							
	TRIMESTRE							
	4	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
		25%	25%	25%	25%			
	5	*A mayor porcentaje obtenido, mayor logro en mantenimiento, explotación y mejora de Infraestructura						
	6	Trimestral						
7	Estratégico							
8	Ascendente							
9	Eficacia							
NOMBRE, FIRMA, CARGO DEL TITULAR ADMINISTRATIVO 		NOMBRE, FIRMA, CARGO DEL TITULAR DE LA DEPENDENCIA 						

Anexo 4 "Indicadores"

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

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	Número de usuarios del Subsistema 1	(Usuarios aforados/Usuarios estimados)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Propósito	Incremento e implementación de rutas alimentadoras pre troncales	(Rutas implementadas/Rutas programadas implementar)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Componente 1	Porcentaje de supervisores de transporte	(Cantidad de supervisores en operación/Cantidad de supervisores programados)*100	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Actividad 1	Instrumentos legales suscritos	(Instrumentos legales suscritos con autoridades de transporte municipal y estatales/Autoridades de transporte municipal y estatales)*100	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Actividad 2	Sanciones emitidas	(Sanciones generadas/Sanciones estimadas)*100	Sí	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Componente 2	Cantidad de cruceos del Sistema BRT sincronizados	(Cruceos del Sistema BRT sincronizados/Cantidad de cruceos del Sistema BRT)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Actividad 1	Sincronización de cruceos de semáforos periféricos del Sistema BRT	(Sincronización de cruceos de semáforos periféricos al Sistema BRT/ Cantidad de cruceos de semáforos periféricos del Sistema BRT)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Actividad 2	Habilitación del monitoreo y gestión de la flota en el centro de control de operaciones SITT	(Unidades monitoreadas/Unidades de servicio)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Componente 3	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas	(Informe generado/Informe programado)*100	Sí	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente

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
Actividad 1	Habilitación de acceso a internet en estación y paradero	(Estaciones y paraderos con acceso a internet/Total de estaciones y paraderos)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Actividad 2	Campanías de difusión implementadas	(Campanías realizadas/Campanías programadas)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Componente 4	Proyectos y negocios colaterales realizados	(Proyectos y negocios colaterales realizados/Proyectos y negocios colaterales programados)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Actividad 1	Obras del Sistema BRT entregadas al operador SITT	(Obras entregadas/Obras programadas para entrega)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente
Actividad 2	Mantenimiento, explotación y mejora de infraestructura	(Acciones implementadas/Acciones programadas)*100	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Ascendente

Anexo 5 "Metas del programa"

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

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	Número de usuarios del Subsistema 1	95%	Sí	Meta anual	Sí	Indicador estratégico	Sí	El logro depende de varios componentes	No se requiere mejora
Propósito	Incremento e implementación de rutas alimentadoras pre troncales	95%	Sí	Meta semestral	Sí	Indicador estratégico	Sí	El logro depende de varios componentes	No se requiere mejora
Componente 1	Porcentaje de supervisores de transporte	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador estratégico	Sí	El logro depende de varios componentes	Son variables fuera del alcance del Pp
Actividad 1	Instrumentos legales suscritos	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador de gestión	Sí	Son de fácil logro por ser de gestión	Son variables fuera del alcance del Pp
Actividad 2	Sanciones emitidas	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador de gestión	Sí	Son de fácil logro por ser de gestión	Son variables fuera del alcance del Pp
Componente 2	Cantidad de cruceos del Sistema BRT sincronizados	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador estratégico	Sí	El logro depende de varios componentes	No se requiere mejora
Actividad 1	Sincronización de cruceos de semáforos periféricos del Sistema BRT	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador de gestión	Sí	Son de fácil logro por ser de gestión	No se requiere mejora
Actividad 2	Habilitación del monitoreo y gestión de la flota en el centro de control de operaciones SITT	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador de gestión	Sí	Son de fácil logro por ser de gestión	No se requiere mejora
Componente 3	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador de gestión	Sí	El logro depende de varios componentes	Replantear el indicador, por uno que sea relevante, es decir, que los elementos del indicador estén relacionados con los factores principales del objetivo y que impulse el desempeño, es decir, que no se mida con la elaboración de informes.
Actividad 1	Habilitación de acceso a internet en estación y paradero	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador de gestión	Sí	Son de fácil logro por ser de gestión	No se requiere mejora

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
Actividad 2	Campanas de difusión implementadas	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador de gestión	Sí	Son de fácil logro por ser de gestión	No se requiere mejora
Componente 4	Proyectos y negocios colaterales realizados	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador de gestión	Sí	El logro depende de varios componentes	No se requiere mejora
Actividad 1	Obras del Sistema BRT entregadas al operador SITT	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador de gestión	Sí	Son de fácil logro por ser de gestión	No se requiere mejora
Actividad 2	Mantenimiento, explotación y mejora de infraestructura	100%	Sí	Meta trimestral	Sí	Indicador estratégico	Sí	El logro depende de varios componentes	No se requiere mejora

Anexo 6

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

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

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 amplíe la cobertura del transporte nacional, regional.	3.6.3			México	Social	México	Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024	Sí	Sí	
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 las regiones las menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad	Objetivo 2			México	Social	México	Programa Sectorial Secretaría de Comunicaciones y Transporte	Sí	Sí	Fomentar y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte aéreo, marítimo y terrestre, de las telecomunicaciones y la radiodifusión del Gobierno Federal; construir y mantener la infraestructura necesaria, directamente o a través de contratistas, concesionarios y permisionarios -tanto carreteras y puentes, como vías férreas, aeropuertos y puertos- y vigilar su buen funcionamiento y operación. También, administrar el control del tránsito en el espacio aéreo nacional, regular, inspeccionar y vigilar los servicios públicos de correos y telégrafos, fomentar la formación de técnicos y profesionales de nuestras ramas y promover y desarrollar la investigación científica y

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
y cobertura nacional.										tecnológica necesaria y conveniente para el sector.
Integrar la política pública de movilidad urbana, garantizando el derecho humano, mediante el diseño y la promoción de sistemas viales y de transporte moderno, eficiente e inclusivo, para mejorar el desplazamiento de personas, bienes y servicios y lograr mayor competitividad del Estado y mejor calidad de vida para sus habitantes.	4.3.1			Baja California	Social	Baja California	Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2020-2024	Sí	Sí	<p>Reestructurar los recorridos y trazos que realizan los distintos servicios de transporte.</p> <p>Generar el instrumento normativo que ordene y garantice la seguridad de ciclistas, peatones y usuarios del transporte.</p> <p>Generar los mecanismos de incorporación de los Sistemas Masivos, Colectivos e Integrados de Transporte.</p>
Mejorar del entorno urbano caminable y transporte público con accesibilidad universal.	4.6.1			Tijuana	Social	Tijuana	Plan Municipal de Desarrollo (PMD) 2020-	Sí	Sí	Fortalecer el Sistema Integral de Movilidad Urbana de Tijuana para hacerlo más eficiente, accesible y equitativo.

Anexo 7
“Avance de las acciones para atender los aspectos susceptibles de mejora”
Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

Se presentó un documento de trabajo denominado “Seguimiento de aspectos susceptibles de mejora clasificados como específicos, derivados de informes y evaluaciones externas” con un total de 10 aspectos de los cuales 3 de ellos se encuentran concluidos y uno no presenta avance para solventar el ASM:

Evaluación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades	Porcentaje de avance
2018	Falta de un documento denominado “Diagnóstico” dónde es plasmada la problemática identificada.	Diseñar un documento diagnóstico del problema.	100%
2018	No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial.	Diseñar documento que defina claramente la población potencial.	100%
2018	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	100%
2019	No existe un documento que permita conocer la percepción de la población atendida.	Trabajar en el diseño del instrumento de percepción.	En proceso 0%
2020	No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	Diseñar e implementar mecanismos que permitan que la problemática que se atiende se revise y se actualice.	0%
2020	Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	Trabajar el plan para dar seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de las evaluaciones externas.	0%
2020	No cuenta con un Plan Estratégico propio de la Dependencia, de cual se desprendan otros planes	Trabajar en diseñar el plan con el personal clave de la dependencia	0%
2020	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	0%
2020	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	Agrupar los gastos del Programa en los conceptos establecidos e identificarlos por componente.	0%
2020	No se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario	Informe con resultados de las encuestas de satisfacción aplicadas.	0%

Para la evaluación de Consistencia y Resultado para el ejercicio 2020 se identifica que no se atendieron y por lo tanto, no se le dio seguimiento a las recomendaciones de mejora.

Anexo 8

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

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable
Modalidad: Consistencia y Resultados
Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros
Unidad Responsable: SITT
Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados
Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

El Pp ha sido objeto de evaluaciones externas de manera regular de tipo de Consistencia y Resultados para los ejercicios fiscales 2017, 2018 y 2021, así como también evaluación específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020 en las cuales se han propuesto diversas acciones como aspectos susceptibles de mejora y de seguimiento, que se han visto reflejados en los cambios realizados al programa y la generación de la información que sirve de sustento y justificación del mismo.

Según el documento para el seguimiento e interpretación de los aspectos susceptibles de mejora los resultados de las evaluaciones de Consistencia y Resultados 2018 y específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020, 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 cómo 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.

Con respecto a la evaluación de Consistencia y Resultados para el ejercicio 2020, no se presentaron documentos de trabajo que definan acciones para establecer mecanismos de seguimiento a los ASM derivados de las evaluaciones al Pp, de los cuales no se han logrado los resultados establecidos.

Anexo 9
“Análisis de recomendaciones no atendidas derivadas de evaluaciones externas”

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

El Pp ha sido objeto de evaluaciones externas de manera regular de tipo de Consistencia y Resultados para los ejercicios fiscales 2017, 2018 y 2021, así como también evaluación específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020 en las cuales se han propuesto diversas acciones como aspectos susceptibles de mejora y de seguimiento, que se han visto reflejados en los cambios realizados al programa y la generación de la información que sirve de sustento y justificación del mismo.

La dependencia mostró 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 2019, al realizar la revisión es posible verificar que no se atendió un ASM: No existe un documento que permita conocer la percepción de la población atendida. Cabe mencionar que para el ejercicio fiscal 2021 no se presentó un documento de trabajo para el seguimiento de ASM, como parte de los requisitos.

A continuación, se muestran cada uno de los ASM que se encuentran en proceso:

Evaluación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades	Porcentaje de avance
2018	Falta de un documento denominado “Diagnóstico” dónde es plasmada la problemática identificada.	Diseñar un documento diagnóstico del problema.	100%
2018	No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial.	Diseñar documento que defina claramente la población potencial.	100%
2018	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	100%
2019	No existe un documento que permita conocer la percepción de la población atendida.	Trabajar en el diseño del instrumento de percepción.	En proceso
2020	No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	Diseñar e implementar mecanismos que permitan que la problemática que se atiende se revise y se actualice.	0%
2020	Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	Trabajar el plan para dar seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de las evaluaciones externas.	0%

Evaluación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades	Porcentaje de avance
2020	No cuenta con un Plan Estratégico propio de la Dependencia, de cual se desprendan otros planes	Trabajar en diseñar el plan con el personal clave de la dependencia	0%
2020	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	0%
2020	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	Agrupar los gastos del Programa en los conceptos establecidos e identificarlos por componente.	0%
2020	No se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario	Informe con resultados de las encuestas de satisfacción aplicadas.	0%

Anexo 10 "Evolución de la Cobertura"

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable
Modalidad: Consistencia y Resultados
Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros
Unidad Responsable: SITT
Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados
Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

No se cuenta con información disponible de población objetivo, potencial y/o atendida del programa 102- Sistema de Transporte Público BTR, de años anteriores, tan sólo de la población atendida en el año 2020, la cual es de 340,000 personas, 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 (incluidos 2 de reserva), prestando las rutas troncales: T101, T102 del Subsistema 1. Cada autobús de dichas características tiene un aforo promedio diario de 1,470 usuarios en 8 a 11 recorridos completos.

* Elaboración propia. Programa de Operación de Servicio de la Dirección de Operaciones SITT. Septiembre 2021.

** Información presentada a Sept. 2021.

Tipo de Población	Unidad de Medida	2018	2019	2020	2021
P. Potencial				340,000	603,890
P. Objetivo				28,000	603,890
P. Atendida				988,280	219,755
P. A x 100				%	36.39%**
P. O					

Anexo 11 "Información de la Población Atendida"

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

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	Adolescentes 13 - 17 años	Jóvenes 18 - 29 años	Adultos 30 - 64 años	Adultos mayores > 65 años	Indígenas	No indígenas
002	Baja California	004	Tijuana	0001	Tijuana	603,890	293,890	310,000			145,000	215,000	160,706	83,184		

Anexo 12

“Diagramas de flujo de los Componentes y procesos claves”

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

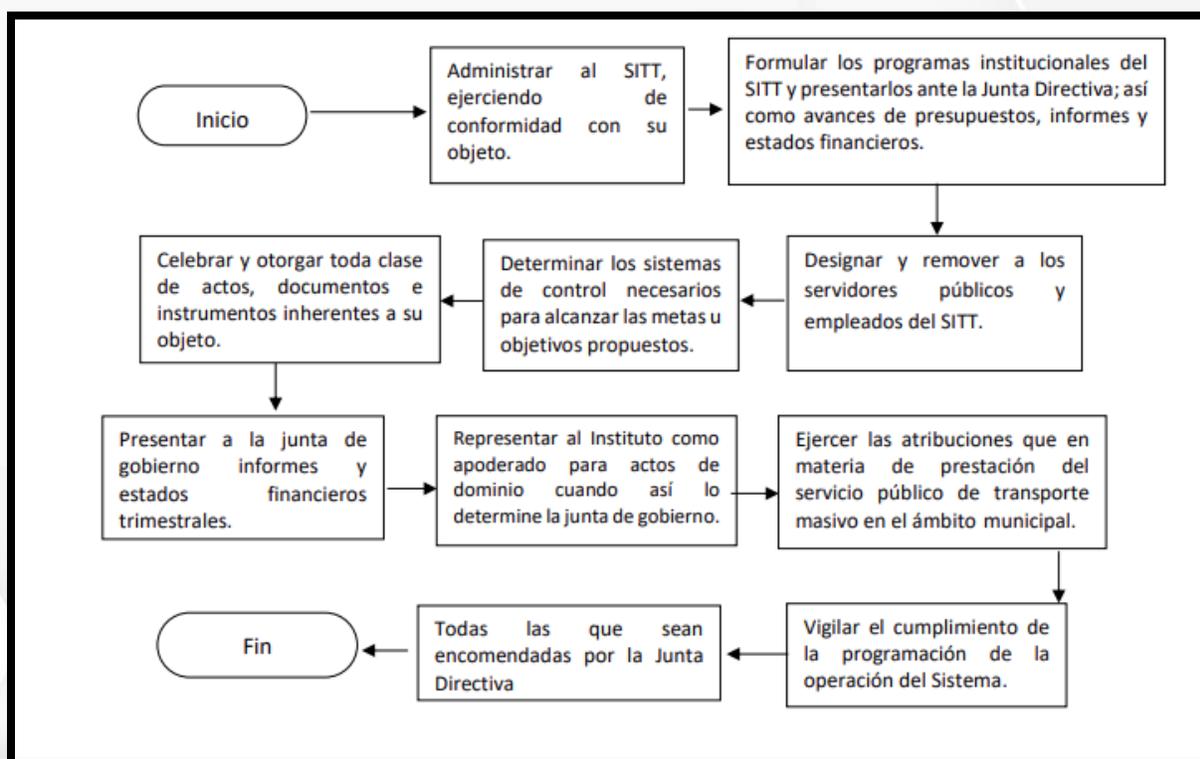
Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021



Anexo 13

"Gastos desglosados del programa y criterios de clasificación"

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

Capítulo de Gasto	Partida	Concepto de gastos	Egreso Devengado
10000: Servicios personales	11000	Remuneraciones al personal de carácter permanente	\$ 1,389,896.00
	12000	Remuneraciones al personal de carácter transitorio	\$ 3,219,759.00
	13000	Remuneraciones adicionales y especiales	\$ 3,561,538.00
	14000	Seguridad Social	\$ 0.00
	15000	Otras prestaciones sociales y económicas	\$ 2,245,617.00
	16000	Previsiones	\$ 0.00
	17000	Pago de estímulos a servidores públicos	\$ 0.00
	Subtotal del Capítulo 1000		
20000: Materiales y suministros	21000	Materiales de administración, emisión de documentos y artículos oficiales	\$ 242,465.00
	22000	Alimentos y utensilios	\$ 7,978.00
	23000	Materias primas y materiales de producción y comercialización	\$ 0.00
	24000	Materiales y artículos de construcción y de reparación	\$ 0.00
	25000	Productos químicos, farmacéuticos y de laboratorio	\$ 32,087.00
	26000	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$ 281,490.00
	27000	Vestuario, blancos, prendas de protección y artículos deportivos	\$ 8,945.00
	28000	Materiales y suministros para seguridad	\$ 0.00
	29000	Herramientas, refacciones y accesorios menores	\$ 49,834.00
	Subtotal del Capítulo 2000		
	31000	Servicios básicos	\$ 1,135,303.00
	32000	Servicios de arrendamiento	\$ 325,467.00
	33000	Servicios profesionales, científicos, técnicos y otros servicios	\$ 408,542.00
	34000	Servicios financieros, bancarios y comerciales	\$ 51,601.00

Capítulo de Gasto	Partida	Concepto de gastos	Egreso Devengado
30000: Servicios generales	35000	Servicios de instalación, reparación, mantenimiento y conservación	\$ 1,234,274.00
	36000	Servicios de comunicación social y publicidad	\$ 109,172.00
	37000	Servicios de traslado y viáticos	\$ 1,934.00
	38000	Servicios oficiales	\$ 0.00
	39000	Otros servicios generales	\$ 221,528.00
	Subtotal del Capítulo 3000		
4000: Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	41000	Transferencias internas y Asignaciones al sector público	\$ -
	42000	Transferencias al resto del sector público	\$ -
	43000	Subsidios y subvenciones	\$ -
	44000	Ayudas sociales	\$ -
	45000	Pensiones y jubilaciones	\$ -
	46000	Transferencias a fideicomisos, mandatos y otros análogos	\$ -
	47000	Transferencias a la Seguridad Social	\$ -
	48000	Donativos	\$ -
	49000	Transferencias al exterior	\$ -
Subtotal de Capítulo 40000			\$ -
50000: Bienes muebles, inmuebles e intangibles	51000	Mobiliario y equipo de administración	\$ 75,712.00
	52000	Mobiliario y equipo educacional y recreativo	\$ -
	53000	Equipo e instrumental médico y de laboratorio	\$ -
	54000	Vehículos y equipo de transporte	\$ -
	55000	Equipo de defensa y seguridad	\$ -
	56000	Maquinaria, otros equipos y herramientas	\$ -
	57000	Activos biológicos	\$ -
	58000	Bienes inmuebles	\$ -
	59000	Activos intangibles	\$ 83,187.00
Subtotal del Capítulo 5000			\$ 158,899.00
Total			\$ 14,686,330.00

Anexo 14

"Avance de los Indicadores respecto de sus metas"

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable
Modalidad: Consistencia y Resultados
Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros
Unidad Responsable: SITT
Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados
Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)	Justificación
Fin	Número de usuarios del Subsistema 1	Anual	95%	0%	0%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Propósito	Incremento e implementación de rutas alimentadoras pre troncales	Semestral	47% 48%	47% 0%	47%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Componente 1	Porcentaje de supervisores de transporte	Trimestral	25% 25% 25%	0% 25% 0%	50%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Actividad 1	Instrumentos legales suscritos	Trimestral	25% 25% 25%	0% 0% 0%	0%	Durante el primer trimestre se gestionó un convenio para la habilitación del cuerpo de supervisores de transporte SITT con autoridades del IMOS y Transporte público Municipal, sin embargo, dicho documento está en revisión con el área jurídica del Municipio y gobierno Estatal.
Actividad 2	Sanciones emitidas	Trimestral	25% 25% 25%	0% 25% 0%	25%	La actividad no se lleva a cabo porque no se han complementado acuerdos que permitan ejercer la autoridad en el campo de supervisores SITT, adicional a lo anterior, las sanciones a particulares no es competencia del Pp 102.
Componente 2	Cantidad de cruceos del Sistema BRT sincronizados	Trimestral	25% 25% 25%	25% 25% 0%	75%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Actividad 1	Sincronización de cruceos de semáforos periféricos del Sistema BRT	Trimestral	25% 25% 25%	25% 25% 25%	75%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)	Justificación
			25%	0%		Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Actividad 2	Habilitación del monitoreo y gestión de la flota en el centro de control de operaciones SITT	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Componente 3	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Actividad 1	Habilitación de acceso a internet en estación y paradero	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Actividad 2	Campanas de difusión implementadas	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Componente 4	Proyectos y negocios colaterales realizados	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Actividad 1	Obras del Sistema BRT entregadas al operador SITT	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%	Con fecha del 08 de diciembre 2021 se entregan las instalaciones SITT a la nueva Administración careciendo de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021.
Actividad 2	Mantenimiento, explotación y mejora de infraestructura	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 25%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente

El motivo por el cual algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas se debe principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.

Anexo 15

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

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

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.

Anexo 16
"Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultados anterior"
Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021

PROGRAMA: 102. MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE					
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	SITUACIÓN
	Fortaleza 2021		Fortaleza 2020		
	Existe un documento diagnóstico de la problemática del programa.	3	Existe un documento diagnóstico de la problemática del programa.	3	Se mantiene
	El Propósito del programa está vinculado al PND, PED, PMD, y con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte.	4,5	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	Se mantiene
	El resumen narrativo de la MIR está vinculado con los documentos normativos del SITT.	10			
	Oportunidad 2021		Oportunidad 2020		
DISEÑO	En las fichas técnicas de los indicadores del programa señalan 0% en el apartado de línea base.	11			Realizar un análisis de cada actividad o indicador propuesto para que este permita medir el impacto de las acciones implementadas.
	Debilidad 2021		Debilidad 2020		
	No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	1,2	No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	1,2	Elaborar un diagnóstico que sirva de referencia empírica para replantear el Pp.
	Amenaza 2021		Amenaza 2020		
			Nuevos servicios de transporte, más versátiles en cuanto a la movilidad de las personas como lo son UBER, Didi.	1,2	
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	SITUACIÓN

Fortaleza 2021			Fortaleza 2020			
PLANEACIÓN Y ORIENTACIÓN A RESULTADOS	El programa cuenta con planes de trabajo anuales (POA) estableciendo las metas de forma trimestral y manuales de organización y procedimientos.	15	El programa cuenta con su Programa Operativo Anual del ejercicio fiscal 2020, de acuerdo con la Metodología del Marco Lógico.	15	Se mantiene	
	Recolecta información para medir su desempeño.	22	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	Se mantiene	
	Oportunidad 2021			Oportunidad 2020		
	Utilizar los informes de las evaluaciones de periodos anteriores de manera consensada, con la participación de los administrativos, jefaturas y directivos de la UR que lo administran. Revisar y atender los ASM de evaluaciones previas e implementar actividades o proyectos que permitan el seguimiento a los resultados de las evaluaciones anteriores.	16,17,18,19,20	Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	16,17,18,19,20	Diseñar un procedimiento en donde quede como evidencia el proceso de entrega, recepción y seguimiento de ASM emitidas como resultado de evaluaciones externas al Pp, con la finalidad de cubrir el 100% de las observaciones.	
	Debilidad 2021			Debilidad 2020		
	El indicador del fin y propósito no son los adecuados para medir el logro del objetivo.	12			Diseñar los indicadores del Pp conforme a lo que establece el manual para el diseño y la construcción de indicadores del CONEVAL.	
	El Pp no cuenta con un documento que permita guiar a la dependencia en el mediano y largo plazo (plan estratégico), sin embargo, se cuenta con un plan a corto plazo (POA).	14	No cuenta con un Plan Estratégico propio de la Dependencia, de cual se desprendan otros planes.	14	Implementar la elaboración del plan estratégico institucional que servirá de base y la ruta a seguir para lograr los resultados que se esperan del programa.	
	El programa no genera padrones de beneficiarios siguiendo la normativa aplicable, porque no entrega apoyos.	21			No se presenta información que contraste a los beneficiarios de los que no reciben algún beneficio del programa.	
	Amenaza 2021			Amenaza 2020		
			Contingencias sanitarias, climáticas etc. que afecten el, logro de las metas e indicadores no reflejadas en su planeación estratégica.	14		
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	SITUACIÓN	

	Fortaleza 2021		Fortaleza 2020		
COBERTURA Y FOCALIZACIÓN	Oportunidad 2021		Oportunidad 2020		
	Elaborar documento y especificar la metodología que se utiliza para determinar la cantidad de población que corresponde a la población objetivo.	23	La población objetivo es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual.	23	
	Debilidad 2021		Debilidad 2020		
	No se identifica a la población potencial y objetivo de acuerdo con datos y estadísticas de organismos nacionales y estatales.	24			
		No posee una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual.	25		
	Amenaza 2021		Amenaza 2020		
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	SITUACIÓN
	Fortaleza 2021		Fortaleza 2020		
	El Pp cuenta con las aplicaciones informáticas o sistemas institucionales.	40	El programa recolecta información para monitorear su desempeño y generar sus avances trimestrales en el SIAC y en el SAACG.	40	
	El Pp cuenta con los procedimientos documentados de ejecución de obras para dar seguimiento a la ejecución de la obra.	34,35			
OPERACIÓN	Oportunidad 2021		Oportunidad 2020		
			El manual de Funciones y Procedimientos se apegó al documento normativo.	26,34,35	
	Determinar el gasto unitario anualmente en un documento con la finalidad de dar seguimiento y en función a ello establecer metas o indicadores que generen un histórico para la toma de decisiones con respecto a esta información.	38	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	38	Cambia la necesidad de mejora.
	Debilidad 2021		Debilidad 2020		
	No se alcanzaron los objetivos trazados en los indicadores al 100%.	41	Algunos indicadores a nivel actividad no lograron el 100% de cumplimiento.	41	

					para medir los resultados de los indicadores.
	Los enlaces para el acceso a las plataformas de transparencia no están disponibles para la ciudadanía.	42			Diseñar procedimientos que permitan la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas y a su vez generar las condiciones que permitan que ésta permee en los términos que señala la normatividad aplicable.
	Amenaza 2021		Amenaza 2020		
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	SITUACIÓN
	Fortaleza 2021		Fortaleza 2020		
			El programa cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida.	43	
	Oportunidad 2021		Oportunidad 2020		
			Implementar un instrumento para medir el grado de satisfacción aprovechando plataformas tecnológicas.	43	
PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN ATENDIDA	Debilidad 2021		Debilidad 2020		
	La UR del Pp no presentó evidencia de contar con instrumentos para medir el grado de satisfacción de la población atendida.	43	No se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario.	43	Diseñar un instrumento para medir el grado de satisfacción de la población atendida.
	Amenaza 2021		Amenaza 2020		
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	FORTALEZA Y OPORTUNIDAD / DEBILIDAD O AMENAZA	Pregunta #	SITUACIÓN
	Fortaleza 2021		Fortaleza 2020		
			El programa documenta sus resultados a nivel de Fin y Propósito.	44	
			Hay resultados positivos del programa a nivel de Fin y de Propósito.	45	Cambia a oportunidad.
MEDICIÓN DE RESULTADOS	Oportunidad 2021		Oportunidad 2020		
	Algunos indicadores de la MIR se cumplieron parcialmente.	45			Diseñar procedimientos para el resguardo documental de la información pertinente y complementarlo con

				alguna plataforma digital que permita contar con los datos estadísticos para medir los resultados de los indicadores.
Analizar la posibilidad de generar las condiciones para la implementación de evaluaciones externas de impacto.	48,49	No cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares.	48	Implementar mecanismos de preparación para desarrollar los elementos técnicos y/o metodológicos para generar una línea base que permitan al Pp implementar evaluaciones de impacto.
Someter el Pp a evaluaciones de impacto.	50			Elaborar un análisis de factibilidad y enviarlo a la instancia coordinadora mediante oficio para su revisión quien definirá si el Pp cuenta con las condiciones metodológicas y técnicas para desarrollar una evaluación de impacto.
Debilidad 2021		Debilidad 2020		
Amenaza 2021		Amenaza 2020		

Anexo 17
"Primer informe"

Nombre del Programa: 102. Movilidad Urbana Sustentable

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros

Unidad Responsable: SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: Ejercicio 2021



XXIV AYUNTAMIENTO
TIJUANA
2 0 2 1 - 2 0 2 4

Programa Anual de Evaluación 2022

Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros (SITT)

102. Movilidad Urbana Sustentable

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	10
2.1 Diseño	11
2.2 Planeación y Orientación a Resultados	23
2.3 Cobertura y Focalización	31
2.4 Operación	33
2.5 Percepción de la Población Atendida	47
2.6 Medición de Resultados	48
3. Resultados	52
3.1 Resumen	53
3.2 Valoración por apartado	54

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 XXIV 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 "SITT -Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California", adscrito a la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable del ayuntamiento de Tijuana, es un organismo descentralizado de la administración pública municipal el cual cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios. Se creó por acuerdo de cabildo el 15 de agosto de 2014. Está ubicado en boulevard Insurgentes s/n, en la colonia Azteca, Código Postal 22224, Tijuana, Baja California México, a cargo del director general Ing. Oscar Alejandro González Lozano.

2. Problema o necesidad que pretende atender.

La UR del programa Sistema de Transporte Público BRT dentro del documento "Árbol de Problemas", que formó parte integrante en el proceso de planeación y programación, determina la siguiente problemática: Dificultad para implementar las rutas de la fase uno del sistema tronco-alimentador BRT (Bus Rapid Transport).

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

Plan Nacional de Desarrollo 2020-2024

Eje.3 Desarrollo Económico

Objetivo.3.6 Desarrollar de manera transparente, una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.

Líneas de acción. 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, regional.

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

De acuerdo a su Reglamento Interno, el Pp tiene por objeto satisfacer la necesidad de transporte público integrado de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la Ciudad de Tijuana, Baja California y su área de influencia metropolitana (establecidas en las colindancias de los límites de Tijuana), con los estándares de calidad, eficiencia, seguridad y sustentabilidad, mediante la planeación, construcción, mantenimiento y control de la operación de un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros, que opere bajo un esquema público-privado, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

La UR del programa Sistema de Transporte Público BRT dentro del documento "Árbol de Objetivos", que formó parte integrante en el proceso de planeación y programación, determina el siguiente objetivo: Contribuir a la mejora de la movilidad del usuario del transporte público, mediante un eficiente sistema de transporte masivo tipo BRT de forma sustentable, rápida económica, segura y eficiente que brinde servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT.

Actualmente los principales servicios que ofrece el programa 102 según la Matriz de Indicadores de Resultados (MIR), son los siguientes:

- ✓ Gestionar convenios de colaboración con autoridades de movilidad y transporte público municipales y estatales.
- ✓ Sancionar a particulares que obstruyan las vialidades del sistema BRT.
- ✓ Colaborar con el ayuntamiento de Tijuana para la programación de semáforos para beneficio del sistema BRT.
- ✓ Supervisar y monitorear el servicio y gestión de flota en el centro de control de operaciones del SITT.
- ✓ Equipar las estaciones y paraderos con acceso a internet.
- ✓ Implementar campañas de difusión e información al usuario.
- ✓ Coordinar y gestionar con el ayuntamiento de Tijuana para recibir las obras de infraestructura como operador de la misma (SITT).
- ✓ Implementar programas de mantenimiento, conservación, explotación y mejora de infraestructura.

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

La Población Potencial, Objetivo y Atendida en el programa 102 Sistema de Transporte Público BRT tiene como población a los habitantes de la ciudad con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1 a cargo del SITT, que utilizan el transporte público para movilizarse a sus destinos.

En el Programa Operativo Anual se identifica una población objetivo de 603,890 personas, en el documento se desglosa la información referente a población objetivo por sexos y grupos de edades:

Desagregación por sexo:	Femenino	Masculino
	293,890	310,000
Desagregación por grupo de edad:	0-14 Años	15-44 Años
	145,000	215,000
	45-64 Años	65 o más
	160,706	83,184

De acuerdo al documento diagnóstico presentado por la dependencia se establece como metodología para la cuantificación de la población de la siguiente manera:

Potencial: Población de 314,000 personas de 523 colonias con accesibilidad directa (radio de 200m) a las rutas troncales, pre troncales y alimentadoras que corresponden a 1,037 kms de vialidades del Subsistema 1 a cargo del SITT.

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 pre troncales: P103, P107 y P502 del Subsistema 1. Cada autobús de dichas características tiene un aforo promedio diario de 1,470 usuarios en 8 a 11 recorridos completos.

Atendida: De acuerdo al reporte presentado con fecha del 01 de septiembre de 2021 se han atendido 219,755 usuarios transportados en 11 unidades tipo padrón del operador SITT de Tijuana, S.A. de C.V.

6. Cobertura y mecanismos de focalización.

El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población Al plantearse dentro del objetivo del programa el contribuir a la mejora de la movilidad del usuario del transporte público, mediante un eficiente sistema de transporte masivo tipo BRT de forma sustentable, rápida económica, segura y eficiente que brinde servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT.

En el Programa Operativo Anual, se encuentran definidas la cobertura anual, así como la población Objetivo, los avances se evalúan por trimestre, alineados a la Matriz de Indicadores, con relación al plazo, los programas están al PND, PED y PMD por lo que se considera de mediano plazo, como lo muestran los documentos programáticos y mencionados.

El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada en el POA para atender a su población objetivo y la determinación de la población desagregada para hombres y mujeres en se presenta en el documento POA. Sin embargo, la entidad no mostró evidencia de la metodología utilizada, para la forma de cuantificación.

7. Presupuesto aprobado 2021.

Para dar atención a la población objetivo, la dependencia contó con un presupuesto inicial de \$16'080,000.00, pero se realizó una modificación y finalmente fue aprobado por \$16'113,382.00, del cual se ejercicio \$14'686,330.00

Presupuesto 2021 SITT	
Presupuesto inicial	Presupuesto modificado
\$ 16,080,000.00	\$ 16,113,382.00

8. Principales metas de Fin, Propósito, Componentes y Actividades.

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)
Fin	Número de usuarios del Subsistema 1	Anual	95%	0%	0%
Propósito	Porcentaje de incremento e implementación de rutas alimentadoras y pre-troncales	Semestral	47%	47%	47%
			48%	0%	
Componente 1	Porcentaje de supervisores de transporte	Trimestral	25%	0%	50%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)
Componente 2	Porcentaje de cantidad de cruceros del sistema BRT sincronizados	Trimestral	25%	25%	75%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	
Componente 3	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas	Trimestral	25%	25%	75%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	
Componente 4	Porcentaje de proyectos y negocios colaterales realizadas	Trimestral	25%	25%	75%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	

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

El Pp proporcionó el documento diagnóstico de la población objetivo 2021, se exponen datos estadísticos que justifican y sirven de base para la determinación del problema a erradicar y, a su vez está alineado al cumplimiento del objetivo de creación del programa, sin embargo, el documento carece de los siguientes aspectos a considerar para la elaboración de diagnósticos de programas presupuestarios los cuales son: antecedentes, identificación, definición y del problema o necesidad, objetivos, cobertura, análisis de alternativas, diseño del programa, análisis de similitudes o complementariedades y presupuesto.

Cabe señalar que en el documento diagnóstico se encuentra definida la población potencial y objetivo, menciona sus fuentes de información del censo INEGI 2015, sin embargo, no es clara su definición, así como sus criterios ya que carecen de un documento sólido o actualizado que identifique la población potencial y de forma concreta la valoración de dicha población.

La UR del Pp documenta sus resultados a través de los indicadores de la MIR e informa que es el único medio que utiliza para medir los resultados a nivel de Fin y Propósito derivado de la planeación y programación anual.

De acuerdo con la información proporcionada del anexo 14 "Avance de los Indicadores respecto de sus metas". Los avances proporcionados al corte de la evaluación, evidenciados en la Matriz de Indicadores de Resultados del ejercicio fiscal 2021, se observa que algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas debido principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.

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:
- El problema o necesidad se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
 - Se define la población que tiene el problema o necesidad.
 - 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.

En base al documento “Árbol de problemas” proporcionado por la UR del Pp y que formó parte en el proceso de planeación y programación para el ejercicio fiscal 2021 del programa “Sistema Integral de Transporte de Tijuana” el problema se determina como: Dificultad para implementar las rutas de la fase uno del sistema tronco-alimentador BRT. De acuerdo a la documentación revisada el problema o necesidad se plantea como un hecho negativo o una situación que puede ser revertida.

Una vez definido el problema, de conformidad con los criterios previstos por el programa de evaluación, se identifica como población a los habitantes de la ciudad con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1 a cargo del SITT, que utilizan el transporte público para movilizarse a sus destinos, y es desagregada por género femenino 293,890 y masculino 310,000. El problema es congruente con el reglamento interno vigente, en el capítulo 1, artículo 3, en el cual se menciona que la UR del Pp tiene por objeto “satisfacer la necesidad de transporte público integrado de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la Ciudad de Tijuana, Baja California y su área de influencia metropolitana (establecidas en las colindancias de los límites de Tijuana), con los estándares de calidad, eficiencia, seguridad y sustentabilidad, mediante la planeación, construcción, mantenimiento y control de la operación de un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros, que opere bajo un esquema público-privado, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes”.

Con respecto al plazo para revisión y actualización, para el programa Sistema de Transporte Público BTR, se establece como plazo anual, aunque se reportan avances trimestrales.

Debe señalarse que la información se revisa y actualiza periódicamente, ya que el proceso de planeación y programación se realiza anualmente, como se estipula dentro de las Fracciones II y III, del artículo 12 de la Ley de Presupuestos y Ejercicio del Gasto Público de Baja California y se revisa de forma semestral a través de los propósitos y trimestralmente la medición de los avances del cumplimiento de las acciones y componentes.

Se **recomienda (sugerencia de mejora 1)** elaborar un diagnóstico (o, en caso de que haya ejercicios previos útiles, llevar a cabo una revisión documental de los mismos), que sirva de referencia empírica para el replanteamiento del programa Sistema Integral de Tijuana. El diagnóstico propuesto debe incluir una revisión académica de los desarrollos más recientes en el área de movilidad urbana que orienten la toma de decisiones, además tomar en cuenta lo que establece la SHCP y el CONEVAL en los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales, y en el oficio número 419-A-19-0788 y VQZ.SE.164/19 donde se señalan los aspectos a considerar para la elaboración de diagnósticos de programas presupuestarios los cuales son: antecedentes, identificación, definición y del problema o necesidad, objetivos, cobertura, análisis de alternativas, diseño del programa, análisis de similitudes o complementariedades y presupuesto.

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.

Como parte del diagnóstico, el Pp proporcionó el árbol de causas y efectos en donde se presenta como efecto la "reducción de movilidad del usuario de transporte por ausencia de un sistema de transporte masivo urbano de pasajeros confiable, accesible y económico", originado por las siguientes causas:

- Ausencia de catálogo de proyectos y negocios colaterales para mejoras de Infraestructura en SITT.
- Falta de participación de empresas operadoras de transporte masivo en comunicar a sus usuarios de sistema BRT
- Insuficiente sincronización de cruceros de semáforos del sistema BRT, y
- Excesiva presencia de transporte público que realiza competencia desleal y ruinosa contra el sistema BRT.

En el documento Programa Operativo Anual ejercicio fiscal 2021 se desglosa la información referente a población objetivo por sexo y grupos de edades de la siguiente manera:

Desagregación por sexo:	Femenino	Masculino
	293,890	310,000
Desagregación por grupo de edad:	0-14 Años	15-44 Años
	145,000	215,000
	45-64 Años	65 o más
	160,706	83,184

Estableciéndose en el mismo documento, en el apartado de población objetivo a los habitantes de la ciudad con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1a cargo del SITT, que utilizan el transporte público para movilizarse a sus destinos”.

En el documento de análisis para la determinación de la población objetivo indica como población potencial 314,000 personas de 523 colonias con accesibilidad directa (radio de 200m) a las rutas troncales, pre troncales y alimentadoras que corresponden a 1,037 kms de vialidades del Subsistema 1 a cargo del SITT, de acuerdo al Análisis Costo-Beneficio Sistema BRT Tijuana (Taller ACCUR 2016).

Debe señalarse que la información se revisa y actualiza periódicamente, ya que el proceso de planeación y programación se realiza anualmente, como se estipula dentro de las Fracciones II y III, del artículo 12 de la Ley de Presupuestos y Ejercicio del Gasto Público de Baja California y se revisa de forma semestral a través de los propósitos y trimestralmente la medición de los avances del cumplimiento de las acciones y componentes.

Se **recomienda (sugerencia de mejora 1)** elaborar un diagnóstico (o, en caso de que haya ejercicios previos útiles, llevar a cabo una revisión documental de los mismos), que sirva de referencia empírica para el replanteamiento del programa Sistema Integral de Tijuana. El diagnóstico propuesto debe incluir una revisión académica de los desarrollos más recientes en el área de movilidad urbana que orienten la toma de decisiones, además tomar en cuenta lo que establece la SHCP y el CONEVAL en los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales, y en el oficio número 419-A-19-0788 y VQZ.SE.164/19 donde se señalan los aspectos a considerar para la elaboración de diagnósticos de programas presupuestarios los cuales son: antecedentes, identificación, definición y del problema o necesidad, objetivos, cobertura, análisis de alternativas, diseño del programa, análisis de similitudes o complementariedades y presupuesto.

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 Pp proporcionó el documento diagnóstico de la población objetivo 2021, se exponen datos estadísticos que justifican y sirven de base para la determinación del problema a erradicar y, a su vez está alineado al cumplimiento del objetivo de creación del programa.

Es importante mencionar que también se presenta el Reglamento Interno para la operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana vigente, en el apartado de Naturaleza y Objeto del Organismo, artículo 4, señala que la UR del Pp tiene como objetivo “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 (establecidas en las colindancias de los límites de Tijuana), con los estándares de calidad, eficiencia, seguridad y sustentabilidad, mediante la planeación, construcción, mantenimiento y control de la operación de un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros, que opere bajo un esquema público-privado, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes”.

El programa cuenta con justificación teórica en función de lo que se estableció en el Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024 en el Eje 4. de Desarrollo urbano y ordenamiento del territorio, específicamente en la estrategia en el punto 4.3.

Movilidad y Transporte Sustentable, objetivo 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, 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.

Se observa que cada uno de los programas que maneja la dependencia está alineados al plan municipal de desarrollo.

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.

El Sistema Integral de Transporte de Tijuana tiene como fin Contribuir a la mejora de la movilidad del usuario de transporte público, mediante un eficiente sistema de transporte masivo tipo BRT de forma sustentable, rápida, económica, segura y eficiente que brinde servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT, está alineado con el Plan Nacional de Desarrollo (2019-2024), Plan Estatal de Desarrollo (2020-2024) y el Plan Municipal de Desarrollo (2019-2021) por el propósito institucional de "Satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana, Baja California".

En el propósito del programa se logran identificar conceptos comunes con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 con la estrategia 3.6.3 "Desarrollar una infraestructura de transporte accesible, con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), sostenible, a costos competitivos y accesibles que amplíe la cobertura del transporte nacional, regional", con el Plan Estatal de Desarrollo 2020- 2024 con las estrategias 4.3 "movilidad y transporte sustentable", y 4.3.1 "planeación de la movilidad sustentable", así mismo con el Plan Municipal de Desarrollo 2020-2021 con el componente 4.6 "movilidad", estrategia 4.6.1 Mejora del entorno urbano caminable y transporte público con accesibilidad universal, mediante la línea de acción "promover el mantenimiento y rehabilitación de estaciones e infraestructura del transporte público".

En el plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 se detalla en 6.2 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 las regiones el menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional, acorde con el programa del SITT.

Con base a lo antes expuesto se identifica que el cumplimiento del propósito del programa evaluado contribuye al logro de metas y/o objetivos en los tres niveles de gobierno.

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?

La UR del Pp no cuenta con plan sectorial ni institucional, tampoco fue posible encontrarlo en la página web, sin embargo, para efectos de dar respuesta se realiza el análisis de la vinculación a nivel del Plan Municipal de Desarrollo, esta relación se encuentra con la estrategia 3.6.6 del PND como se muestra en la siguiente tabla:

Contribuir a la mejora de la movilidad del usuario de transporte público, mediante un eficiente sistema de transporte masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) de forma sustentable, rápida, económica, segura y eficiente que brinde servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT.			
La población de Tijuana cuenta con las rutas de la fase uno en el sistema tronco-alimentador BRT.			
Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024	Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024	Plan Municipal de Desarrollo 2020-2021	
Estrategia	Estrategia	Estrategia	
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, regional,	Planeación de la movilidad sustentable.	Mejora del entorno urbano caminable y transporte público con accesibilidad universal.	

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?

7. La UR del Pp confirma el vínculo indirecto entre el propósito del programa “La población de Tijuana cuenta con las rutas de la fase uno en el sistema tronco-alimentador BRT” con los Objetivos del Desarrollo Sostenible 2015-2030, en el Objetivo 11 de la Agenda para el Desarrollo Sostenible que consiste en “hacer que las ciudades y asentamientos humanos sean incluyentes, seguros, resilientes y sostenibles”, debido a que el programa aporta al cumplimiento de uno de los objetivos de la Agenda de Desarrollo Sostenible.

C. ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN POTENCIAL Y OBJETIVO Y MECANISMOS DE ELEGIBILIDAD

Población potencial y objetivo

8. 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 todas las características establecidas.

La población potencial, objetivo y atendida del Programa 102 "Sistema Integral de Transporte de Tijuana" está determinada en personas como unidad de medida y de acuerdo con los documentos presentados por la dependencia, como el Programa Operativo Anual, las Fichas de Evaluación y Seguimiento, las Evaluaciones externas anteriores y la Exposición de Motivos realizada por el SITT se obtuvieron y analizaron los siguientes valores de la población en el año 2021.

El Pp presenta la población objetivo en el POA 2021, está desagregada en hombres y mujeres y por rango de edades, mostrando un total de 293,390 mujeres y 310,000 hombres, en total son 603,390 población potencial del presente programa.

Adicional a lo anterior se presenta el documento diagnóstico de Población Objetivo en donde se plasma la metodología para su cuantificación en el siguiente mecanismo:

- 1) 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 kilómetros de vialidades del Subsistema 1 a cargo del SITT.
- 2) 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 uno. Cada autobús de dichas características tiene un aforo promedio diario de 935 usuarios en 8 a 11 recorridos por cada sentido del itinerario.

3) 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.

Cabe señalar que en el documento diagnóstico se encuentra definida la población potencial y objetivo, menciona sus fuentes de información del censo INEGI 2015, sin embargo, no es clara su definición, así como sus criterios ya que carecen de un documento solido o actualizado que identifique la población potencial y de forma concreta la valoración de dicha población.

Debe señalarse que la población objetivo revisa y actualiza anualmente, ya que el proceso de planeación y programación se realiza, como se estipula dentro de las Fracciones II y III, del artículo 12 de la Ley de Presupuestos y Ejercicio del Gasto Público de Baja California y se revisa de forma semestral a través de los propósitos y trimestralmente la medición de los avances del cumplimiento de las acciones y componentes.

Se **recomienda (sugerencia de mejora 2)** replantear y precisar la definición de la población objetivo en el documento diagnóstico con su respectiva metodología para su adecuada identificación y señalar el plazo para su revisión y actualización.

- 9. 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.

El programa administrado por el SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional "satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana". <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

- 10. 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.**

La dependencia no recolecta información socioeconómica de sus beneficiarios, debido a que el Sistema Integral de Transporte de Tijuana, tiene por propósito institucional "satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana". <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

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

11. ¿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.

En el documento normativo del programa se cuenta con el Árbol de Objetivos y la MIR, en los cuales es posible identificar Resumen Narrativo, así mismo se cuenta con el Reglamento Interno de SITT, en donde están plenamente identificados el Fin, Propósito, Componentes y Acciones en los artículos:

Matriz de Indicadores para Resultados		
Nivel	Resumen narrativo (objetivos)	Documento Normativo-Reglamento interno de SITT
Fin	Contribuir a la mejora de la movilidad del usuario de transporte público, mediante un eficiente sistema de transporte masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) de forma sustentable, rápida, económica, segura y eficiente que brinde servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT.	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.
Propósito	La población de Tijuana cuenta con las rutas de la fase uno en el sistema troco-alimentador BRT.	
Componente 1	Habilitación de cuerpo de supervisores de transporte de SITT para disminuir presencia de transporte público que realice competencia desleal y ruinosa al sistema BRT.	Artículo 43. Son funciones, atribuciones y responsabilidades de la Subdirección de Planeación y Transporte: XV. Coordinar las interfaces del Sistema con los otros sistemas de transporte y proponer nuevas alternativas acordes con las condiciones y la estructura del Sistema. Artículo 48. Son funciones, atribuciones y responsabilidades del Departamento de Sistemas de Recaudo:
Actividad 1	Gestionar convenios de colaboración con autoridades de movilidad y transporte público municipal y estatal.	IX. Revisar y avalar los Planes de Manejo de Trafico que afectan la operación troncal.
Actividad 2	Sancionar a particulares que obstruyen las vialidades del sistema BRT.	
Componente 2	Tomar medidas para la sincronización de cruces de semáforos en el sistema BRT.	Artículo 43. Son funciones, atribuciones y responsabilidades de la Subdirección de Planeación y Transporte: XV. Coordinar las interfaces del Sistema con los otros sistemas de transporte y proponer nuevas alternativas acordes con las condiciones y la estructura del Sistema.
Actividad 1	Colaboración con el Ayuntamiento de Tijuana para la programación de semáforos para beneficio del sistema BRT.	Artículo 53. Son funciones, atribuciones y responsabilidades del Departamento de Autobuses: VII. Revisar y avalar los planes de Manejo de Trafico que afectan la operación del SITT.

Matriz de Indicadores para Resultados		
Nivel	Resumen narrativo (objetivos)	Documento Normativo-Reglamento interno de SITT
Actividad 2	Supervisión y monitoreo del servicio y gestión de flota en el centro de control de operaciones del SITT.	Artículo 46. Corresponde a la Dirección de Tecnologías de la Información y Telecomunicaciones, las siguientes funciones: II. Apoyar a la dirección de Operaciones en los procesos de desarrollo, mantenimiento y soporte de la plataforma del SITT, velando por la funcionalidad, confiabilidad, oportunidad y seguridad de la operación del software, hardware y comunicaciones.
Componente 3	Implementación de programa de comunicación al usuario de beneficios que brindar el sistema BRT.	Artículo 34. Son funciones, atribuciones y competencias de la Dirección de operaciones, las siguientes: XI. Liderar, los procesos de desarrollo, mantenimiento y soporte de la plataforma del SITT, velando por la funcionalidad, confiabilidad, oportunidad y seguridad de la operación del software y hardware y comunicaciones.
Actividad 1	Equipamiento de estaciones y paraderos con acceso a internet.	Artículo 45. Son funciones, atribuciones y competencias del Departamento de Operación, las siguientes: VIII. Monitorear y coordinar la construcción de proyectos urbanísticos y de infraestructura del sistema al igual que el requerimiento y control de gastos de dichos proyectos. Artículo 46. Corresponde a la Dirección de Tecnologías de la Información y Telecomunicaciones, las siguientes funciones: IV. Analizar los avances tecnológicos en materia de transporte de pasajeros y determinar la viabilidad de incorporarlos al Sistema.
Actividad 2	Implementación de campañas de difusión e información al usuario.	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.)
Componente 4	Elaboración de catálogo de proyectos y negocios colaterales para mejorar la infraestructura del SITT.	Artículo 34. Son funciones, atribuciones y competencias de la Dirección de operaciones, las siguientes: 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.
Actividad 1	Coordinación y gestión con el Ayuntamiento de Tijuana para recibir las obras de infraestructura como operador de la misma (SITT).	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.
Actividad 2	Implementación de programas de mantenimiento, conservación, explotación y mejora de infraestructura.	X. Supervisar el cumplimiento de los programas de mantenimiento y conservación del estado físico, mecánico y operativo del equipo de recaudo.

De la lógica horizontal de la Matriz de Indicadores para resultados

12. 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 UR del Pp es posible señalar que cada uno de los indicadores cuenta con la información requerida, sin embargo, algunos indicadores de Actividad y Componentes señalan el 0% en el apartado de línea base.

Por lo antes mencionado se **recomienda (sugerencia de mejora 3)** realizar un análisis de cada actividad o indicador propuesto para que este permita medir el impacto de las acciones implementadas.

13. 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
3	<ul style="list-style-type: none"> Del 70% al 84% de las metas de los indicadores del programa tienen las características establecidas.

El documento de "Fichas técnicas de indicadores" muestra que el 100% de indicadores cuentan con una unidad de medida, en donde el indicador de Fin se mide anualmente, el Propósito se mide semestralmente, Componentes y Acciones su medición es trimestral.

Se aprecia que algunos indicadores plasmados en la MIR, no están orientados a impulsar el desempeño, para ser más específicos, el Componente 1 y las Actividades 1 y 2 son variables fuera del alcance del Pp, adicional a lo anterior se observa que no miden su contribución a la solución del problema, al cumplimiento de algún objetivo del PND o de sus planes derivados.

Se observó que, para el indicador Componente 3, se utilizó como variables "informes realizados", por lo que se considera que las metas de dichos indicadores no impulsan el desempeño, es decir, son laxas. El método de cálculo señalado en la MIR no corresponde con la meta que se pretende medir, ya que faltan elementos de ponderación,

por ejemplo, el método de cálculo es: (Informe generado/Informe programado) *100, considerando que en un trimestre se atendieron todos los tramites, el resultado del cálculo sería 100%, no 25% como se establece en la meta, por lo que se observa falta de elementos en el método de cálculo. Además, que el indicador planteado no mide el cambio generado por el Pp en la población objetivo. Se determina que son viables y factibles de cumplir ya que se cuentan con los recursos necesarios.

En función de lo planteado se identifica como recomendación (**sugerencia de mejora 4**) diseñar los indicadores del Pp conforme a lo que establece el manual para el diseño y la construcción de indicadores del CONEVAL.

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

14. ¿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?

La UR del Pp confirma que tiene complementariedad con los siguientes programas estatales y federales ya que se logra identificar que se tiene como coincidencia el impulsar el adecuado desarrollo de Comunicaciones y Transporte en México:

Fin de SITT 2021	Objetivo de IMOS (Instituto de Movilidad Sustentable)	Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte
Contribuir a la mejora de la movilidad del usuario de transporte público, mediante un eficiente sistema de transporte masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) de forma sustentable, rápida, económica, segura y eficiente que brinde servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT.	Planificar, regular, controlar, administrar y gestionar la movilidad y el transporte público de personas y bienes en todas sus modalidades, garantizando las condiciones y derechos para el desplazamiento de todos.	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.
<p>Secretaría de Comunicaciones y Transporte.</p> <p>Promover sistemas de transporte y comunicaciones seguros, eficientes y competitivos, mediante el fortalecimiento del marco jurídico, la definición de políticas públicas y el diseño de estrategias que contribuyan al crecimiento sostenido de la economía y el desarrollo social equilibrado del país; ampliando la cobertura y accesibilidad de los servicios, logrando la integración de los mexicanos y respetando el medio ambiente.</p>		

2.2 Planeación y Orientación a Resultados

F. INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

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

No.

La UR del Pp no presentó evidencia de que se cuenta con un plan estratégico que derive de ejercicios de planeación institucionalizados, por consiguiente, no se cumple ninguna de las características que señala la pregunta.

Cabe hacer la aclaración que el Pp, cuenta con documentación que derivan de la programación anual, por ejemplo: la Matriz de Planeación de Estrategias del 2021, la MIR donde se establecen los resultados que se quieren alcanzar dentro del Fin y Propósito del programa, mismos que cuentan con indicadores para medir los avances en el logro de los resultados, en el caso del Fin es anual y el Propósito es semestral, etc., sin embargo, esto es el resultado de dar seguimiento al plan estratégico, mas no es posible considerarlo como plan estratégico en sí.

Se **recomienda (sugerencia de mejora 5)** implementar la elaboración del plan estratégico institucional que servirá de base y la ruta a seguir para lograr los resultados que se esperan del programa, logrando con ello una gestión más eficiente de los recursos tanto humanos como materiales, dando cumplimiento a lo establecido en los artículos 47 y 49 del Reglamento de las Entidades Paramunicipales del Municipio de Tijuana, Baja California.

16. El programa cuenta con planes de trabajo anuales para alcanzar sus objetivos que:
- a) Son resultado de ejercicios de planeación institucionalizados, es decir, siguen un procedimiento establecido en un documento.
 - b) Son conocidos por los responsables de los principales procesos del programa.
 - c) 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 las características establecidas.

El POA forma parte del proceso de planeación y programación 2021 de SITT, la consistencia del programa refleja un ejercicio de planeación institucionalizado, que es supervisado y aprobado por Tesorería Municipal. Este programa operativo es conocido por los responsables de los principales procesos del programa, tienen establecidas sus metas en las fichas técnicas de los indicadores del programa y se revisan y actualizan cada ejercicio fiscal.

El POA tiene establecidas sus metas y periodos de revisión de avances y cumplimiento; siendo trimestrales para las Acciones y Componentes, semestrales para el Propósito y anual para el Fin.

Al dar seguimiento en forma mensual, trimestral, semestral y/o anual, mediante la comprobación del cumplimiento programático y presupuestal, en los formatos establecidos por la Tesorería Municipal, en caso de requerir alguna modificación esta es sometida a la Junta de Gobierno.

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

17. El programa utiliza informes de evaluaciones externas:

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

Sí.

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

El Pp ha sido objeto de evaluaciones externas de manera regular de tipo de Consistencia y Resultados para los ejercicios fiscales 2017, 2018 y 2021, así como también evaluación específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020 en las cuales se han propuesto diversas acciones como aspectos susceptibles de mejora y de seguimiento, que se han visto reflejados en los cambios realizados al programa y la generación de la información que sirve de sustento y justificación del mismo.

Para la evaluación de Consistencia y Resultados 2021, la UR del Pp no presenta el documento de trabajo de seguimiento de aspectos susceptibles de mejora clasificados como específicos, tampoco muestra evidencia de informes de seguimiento a aspectos susceptibles de mejora.

La administración actual que está operando el Pp informa que no cuenta con la documentación pertinente para dar seguimiento a los procedimientos establecidos de acuerdo a los resultados obtenidos en la Evaluación de Consistencia y Resultados 2021, debido a que durante el proceso de entrega recepción con el personal de administraba en la gestión anterior no se proporcionan los documentos/informes que llevan una relación directa con las evaluaciones externas, dicho cambio se realiza en Diciembre de 2021.

Como (**sugerencia de mejora 6**) elaborar documento de posición institucional o documento de opinión donde se formalice las recomendaciones y hallazgos que serán atendidos como parte del seguimiento a los resultados de evaluaciones externas, según lo que establece el CONEVAL ([Posicion_Institucional_FORMATO_DE_CONEVAL_E003.pdf](http://www.gob.mx) (www.gob.mx), así como contar con evidencias de reuniones en donde participen los operadores del programa, jefaturas y personal de la unidad de planeación y/o evaluación, en las que se establezca que se revisaron los resultados de la evaluación y se definieron actividades de manera consensada por el equipo de trabajo.

18. 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
1	<ul style="list-style-type: none"> Del 0 al 49% 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.

Se presentó un documento de trabajo denominado "Seguimiento de aspectos susceptibles de mejora clasificados como específicos, derivados de informes y evaluaciones externas" con un total de 10 aspectos de los cuales 3 de ellos se encuentran concluidos y uno no presenta avance para solventar el ASM:

Evaluación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades	Porcentaje de avance
2018	Falta de un documento denominado "Diagnóstico" donde es plasmada la problemática identificada.	Diseñar un documento diagnóstico del problema.	100%
2018	No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial.	Diseñar documento que defina claramente la población potencial.	100%
2018	No existe una alineación de los programas presupuestarios (Pp) respecto al Plan Estatal de	Realizar la respectiva alineación del programa con el Plan Nacional, Plan Estatal y el Plan Municipal de Desarrollo	100%

Evaluación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades	Porcentaje de avance
	Desarrollo (PED) y al Plan Municipal de Desarrollo (PMD)		
2019	No existe un documento que permita conocer la percepción de la población atendida.	Trabajar en el diseño del instrumento de percepción.	En proceso 0%
2020	No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	Diseñar e implementar mecanismos que permitan que la problemática que se atiende se revise y se actualice.	0%
2020	Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	Trabajar el plan para dar seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de las evaluaciones externas.	0%
2020	No cuenta con un Plan Estratégico propio de la Dependencia, de cual se desprendan otros planes	Trabajar en diseñar el plan con el personal clave de la dependencia	0%
2020	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	0%
2020	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	Agrupar los gastos del Programa en los conceptos establecidos e identificarlos por componente.	0%
2020	No se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario	Informe con resultados de las encuestas de satisfacción aplicadas.	0%

Para la evaluación de Consistencia y Resultado para el ejercicio 2020 se identifica que no se atendieron y por lo tanto, no se le dio seguimiento a las recomendaciones de mejora.

Por lo antes expuesto se identifica como **(sugerencia de mejora 7)** atender cada una de las recomendaciones derivadas de ASM detectados como viables en las evaluaciones externas. También es importante diseñar un procedimiento en donde quede como evidencia el proceso de entrega, recepción y seguimiento de ASM emitidas como resultado de evaluaciones externas al Pp, con la finalidad de cubrir el 100% de las observaciones.

19. ¿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?

El Pp ha sido objeto de evaluaciones externas de manera regular de tipo de Consistencia y Resultados para los ejercicios fiscales 2017, 2018 y 2021, así como también evaluación específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020 en las cuales se han propuesto diversas acciones como aspectos susceptibles de mejora y de seguimiento, que se han visto reflejados en los cambios realizados al programa y la generación de la información que sirve de sustento y justificación del mismo.

Según el documento para el seguimiento e interpretación de los aspectos susceptibles de mejora los resultados de las evaluaciones de Consistencia y Resultados 2018 y específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020,

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 cómo 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.

Con respecto a la evaluación de Consistencia y Resultados para el ejercicio 2020, no se presentaron documentos de trabajo que definan acciones para establecer mecanismos de seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora derivados de las evaluaciones al Pp, de los cuales no se han logrado los resultados establecidos.

Se recomienda (**sugerencia de mejora 8**) diseñar un procedimiento en donde quede como evidencia el proceso de entrega, recepción y seguimiento de ASM emitidas como resultado de evaluaciones externas al Pp, con la finalidad de cubrir el 100% de las observaciones.

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

El Pp ha sido objeto de evaluaciones externas de manera regular de tipo de Consistencia y Resultados para los ejercicios fiscales 2017, 2018 y 2021, así como también evaluación específica de Desempeño 2019 y primer semestre de 2020 en las cuales se han propuesto diversas acciones como aspectos susceptibles de mejora y de seguimiento, que se han visto reflejados en los cambios realizados al programa y la generación de la información que sirve de sustento y justificación del mismo.

La dependencia mostró 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 no se presentó un documento de trabajo para el seguimiento de ASM, como parte de los requisitos.

A continuación, se muestran cada uno de los ASM que se encuentran en proceso:

Evaluación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades	Porcentaje de avance
2018	Falta de un documento denominado "Diagnóstico" donde es plasmada la problemática identificada.	Diseñar un documento diagnóstico del problema.	100%
2018	No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial.	Diseñar documento que defina claramente la población potencial.	100%

Evaluación	Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades	Porcentaje de avance
2018	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	100%
2019	No existe un documento que permita conocer la percepción de la población atendida.	Trabajar en el diseño del instrumento de percepción.	En proceso
2020	No existe un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	Diseñar e implementar mecanismos que permitan que la problemática que se atiende se revise y se actualice.	0%
2020	Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	Trabajar el plan para dar seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de las evaluaciones externas.	0%
2020	No cuenta con un Plan Estratégico propio de la Dependencia, de cual se desprendan otros planes	Trabajar en diseñar el plan con el personal clave de la dependencia	0%
2020	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	0%
2020	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	Agrupar los gastos del Programa en los conceptos establecidos e identificarlos por componente.	0%
2020	No se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario	Informe con resultados de las encuestas de satisfacción aplicadas.	0%

Se recomienda (**sugerencia de mejora 8**) diseñar un procedimiento en donde quede como evidencia el proceso de entrega, recepción y seguimiento de ASM emitidas como resultado de evaluaciones externas al Pp, con la finalidad de cubrir el 100% de las observaciones.

21. 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?

El programa ha sido sujeto de constantes evaluaciones externas como lo son: Evaluación de Consistencia y Resultados 2017, 2018 y 2021, y una Evaluación Específica de Desempeño para el 2019 y primer semestre de 2020, estas evaluaciones han permitido que el programa atienda una diversidad de aspectos susceptibles de mejora impactando en su planeación y resultados del programa, por lo que se exhorta a continuar con este tipo de evaluaciones, principalmente la de Evaluación de Consistencia y Resultados para lograr que cada una de las recomendaciones derivadas de años anteriores se les dé seguimiento y se obtengan los resultados que espera la ciudadanía, la evaluación de Diseño se recomienda únicamente a programas de nueva creación o cuando se presenten cambios sustantivos que ameriten nuevamente someter el Pp a una evaluación de Diseño.

H. DE LA GENERACIÓN DE INFORMACIÓN

22. 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.

El programa administrado por el SITT realiza monitoreos trimestrales, semestrales y anuales de sus indicadores, sin embargo, debido a que el Pp no otorga apoyos directos a la población, sino que este otorga servicios, por lo tanto no recolecta información sobre apoyos a becarios, ni sus características socioeconómicas, ya que su propósito institucional es "satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana". <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

23. 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 recolecta la información para monitorear su desempeño cumpliendo con la característica de ser oportuna, la entidad proporciona avances trimestrales del 2021 y acumulado de avance de indicadores al finalizar el ejercicio fiscal, mismos que se encuentran publicados en la página de transparencia del SITT mostrando la información pertinente actualizada y disponible para dar seguimiento de manera permanente. <https://sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>

La documentación de los avances se presentó debidamente firmada por el responsable del programa, permitiendo medir el progreso en forma trimestral.

Con respecto a que si la información para monitorear su desempeño se encuentra sistematizada, el seguimiento

los indicadores establecidos en la MIR lo realizan a través del Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC), por lo que es pertinente respecto de su gestión, es decir, permite medir los indicadores de Actividades y Componentes; en cuanto al seguimiento y control presupuestal, el organismo utiliza el Sistema Automatizado Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG.NET), por lo anterior es posible señalar que la información se encuentra actualizada, generándose en tiempo real y disponible para dar seguimiento de manera permanente con base a lo establecido en la LGCG.

2.3 Cobertura y Focalización

I. ANÁLISIS DE COBERTURA

24. El programa cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo con las siguientes características:
- Incluye la definición de la población objetivo.
 - Especifica metas de cobertura anual.
 - Abarca un horizonte de mediano y largo plazo.
 - 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 cuenta con una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo, se presenta en el documento POA, la determinación de la población desagregada para hombres y mujeres.

La elaboración del POA como su nombre lo indica se realiza de forma anual, por lo que se especifican metas de cobertura con esa periodicidad. Con en base en la alineación del Pp al PND, PED y al PMD se considera que abarca un horizonte a corto y mediano plazo.

El programa 102 "Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, SITT", muestra 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, considerando un horizonte de mediano y largo plazo.

La cobertura documentada para atender la población objetivo se considera es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, y además se alinea a lo estipulado en el Reglamento Interno (objeto del Pp), sin embargo, se identifica (**sugerencia de mejora 9**) elaborar documento y especificar la metodología que se utiliza para determinar la cantidad de población que corresponde a la población objetivo.

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

Para identificar a la población objetivo, desagregada para hombres y mujeres, fue determinada con base en fuentes estadísticas confiables como INEGI, debido a que el Pp no cuenta con un procedimiento para elaborar un diagnóstico para la definición de la población.

La entidad proporcionó el Programa Operativo Anual 2021 en el cual se identifica como población “a los habitantes de la ciudad con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1 a cargo del SITT, que utilizan el transporte público para movilizarse a sus destinos” y es desagregada por género femenino 293,890 y masculino 310,000, presentando la población desagregada para hombres y mujeres, no obstante, no se identifican fuentes de información oficiales.

Desagregación por sexo:	Femenino	Masculino
	293,890	310,000
Desagregación por grupo de edad:	0-14 Años	15-44 Años
	145,000	215,000
	45-64 Años	65 o más
	160,706	83,184

El documento diagnóstico 2021 o información estadística a la cual hacen referencia para la determinación de la población objetivo, no fue posible encontrar evidencia objetiva para la definición de este, para el ejercicio 2021 toman como los habitantes con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1.

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

La UR del Pp no muestra evidencia clara y específica de la metodología utilizada, para la definición y/o cuantificación de la población objetivo, no obstante, las fuentes de información para la determinar la población objetivo son datos propios del Programa de Operación de Servicio de la Dirección de Operaciones SITT.

La población potencial en el municipio de Tijuana para el ejercicio 2021, asciende a 314 mil personas, ubicadas en 523 colonias con accesibilidad directa (radio de 200 metros) a las rutas troncales, pre troncales y alimentadoras que corresponden a 1 mil 37 kilómetros de vialidades del Subsistema uno a cargo del SITT (Análisis Costo-Beneficio Sistema BRT Tijuana).

La población objetivo que se programó para atender a través del Programa de Sistema de Transporte BTR durante el ejercicio 2021 es de 603,890 personas establecidas en el Programa Operativo Anual, la población atendida de acuerdo con el padrón de beneficiados fue de 219,755 registrados al 31 de agosto de 2021.

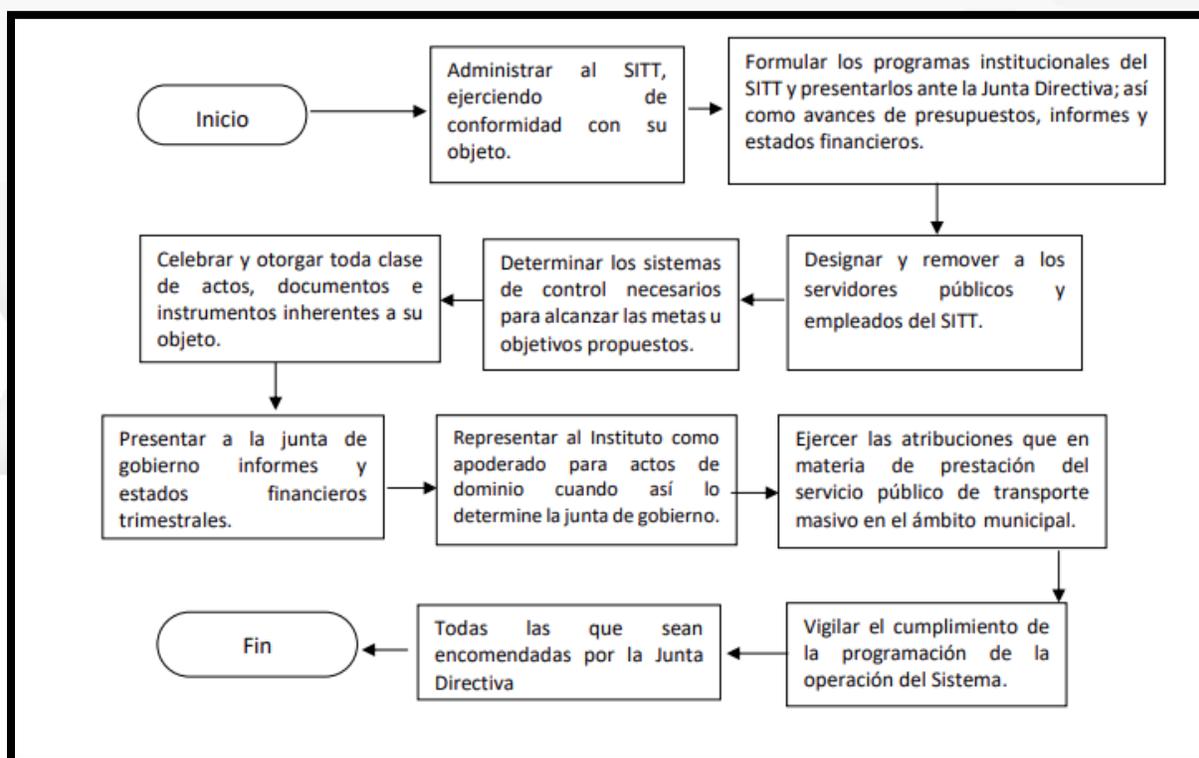
Si consideramos que la población potencial es 314,000 personas que cuentan con las características establecidas por el programa para ser atendidas, de las cuales se busca el aforo anual de 603,890 usuarios, determinamos que la población objetivo del programa es el 4.02% del total de la población potencial, sin embargo, al finalizar el ejercicio fiscal 2021 cuenta con una cobertura del 1.46% respecto de su población potencial.

2.4 Operación

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

27. 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

28. **¿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.

El programa administrado por el SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional “satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana”. <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

29. **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.

El programa administrado por el SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional “satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana”. <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

30. **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.

El programa administrado por el SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional “satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana”. <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

Selección de beneficiarios y/o proyectos

31. 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 administrado por el SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional "satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana". <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

32. 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.

El programa administrado por el SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional "satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana". <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

Tipos de apoyos

33. 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 administrado por el SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional “satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana”. <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

34. 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 administrado por el SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional “satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana”. <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

Ejecución

35. 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
4	<ul style="list-style-type: none"> ● Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones tienen todas las características establecidas.

El programa administrado por SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional “satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana”. <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

La Dependencia tiene establecido en el Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana el diagrama de flujo del procedimiento clave para asegurar que los programas establecidos por la Dependencia se cumplan conforme fueron planeados.

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.

Con respecto a que, si la información para monitorear los procedimientos de ejecución de obras se encuentra sistematizada, el seguimiento y control presupuestal, el organismo utiliza el Sistema Automatizado Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG.NET), por lo anterior es posible señalar que la información se encuentra actualizada, generándose en tiempo real y disponible para dar seguimiento de manera permanente con base a lo establecido en la LGCG.

Se logró verificar que se difunden públicamente, en la página <https://sitt.tijuana.gob.mx/cuentaPublica.aspx> la información presupuestaria, información programática, apartados de la ley de Disciplina Financiera, Formatos de Cumplimiento CONAC y Programación Anual de Evaluación.

36. 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
4	<ul style="list-style-type: none"> ● Los mecanismos para dar seguimiento a la ejecución de obras y/o acciones tienen todas las características establecidas.

El programa administrado por SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional "satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana". <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

La Dependencia tiene establecido en el Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana el diagrama de flujo del procedimiento clave para asegurar que los programas establecidos por la Dependencia se cumplan conforme fueron planeados.

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.

Con respecto a que, si la información para monitorear los procedimientos de ejecución de obras se encuentra sistematizada, el seguimiento y control presupuestal, el organismo utiliza el Sistema Automatizado Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG.NET), por lo anterior es posible señalar que la información se encuentra actualizada, generándose en tiempo real y disponible para dar seguimiento de manera permanente con base a lo establecido en la LGCG. Pregunta,

K. MEJORA Y SIMPLIFICACIÓN REGULATORIA

37. ¿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?

En julio de 2018 se actualizó el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, sin que muestre cambios sustantivos en lo concerniente a las funciones directas de la propia del SITT; siendo los cambios sustanciales de los documentos la Estructura Orgánica, Organigrama y el funcionamiento de la Junta Directiva.

ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

38. ¿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?

El programa administrado por el SITT no otorga apoyos, ya que tiene como propósito institucional "satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana Baja California y su área de influencia Metropolitana". <https://sitt.tijuana.gob.mx/acerca.aspx>

L. EFICIENCIA Y ECONOMÍA OPERATIVA DEL PROGRAMA

Registro de operaciones programáticas y presupuestales

39. 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:
- 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).
 - 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.
 - 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).
 - 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
4	<ul style="list-style-type: none"> El programa identifica y cuantifica los gastos en operación y desglosa todos los conceptos establecidos.

La entidad cuenta con un Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental, el cual permite llevar a cabo las operaciones presupuestales, administrativas, contables y financieras, a través, de módulos en donde vaciar la información necesaria para llevar a cabo los procesos y generar reportes que nos ayudan a identificar el estado financiero de la paramunicipal. El sistema cuenta con clasificadores que están alineados a los criterios emitidos por la CONAC los cuales ayudan a identificar los grupos y tipos de gastos y el ejercicio de los mismos.

Este módulo es donde se transfiere la información del presupuesto y sus clasificaciones para identificar la fuente de financiamiento y las unidades administrativas que ejercerán el presupuesto. De acuerdo con el Programa Operativo Anual para el ejercicio fiscal 2021 en el estado analítico del ejercicio del presupuesto de egresos por objeto del gasto al 31 de diciembre de 2021 se contó con el siguiente presupuesto:

Capítulo de Gasto	Partida	Concepto de gastos	Egresos Modificado	Egresos Devengado
10000: Servicios personales	11000	Remuneraciones al personal de carácter permanente	\$ 1,296,000.00	\$ 1,389,896.00
	12000	Remuneraciones al personal de carácter transitorio	\$ 3,279,600.00	\$ 3,219,759.00
	13000	Remuneraciones adicionales y especiales	\$ 3,221,000.00	\$ 3,561,538.00
	14000	Seguridad Social	\$ -	\$ -
	15000	Otras prestaciones sociales y económicas	\$ 2,438,000.00	\$ 2,245,617.00
	16000	Previsiones	\$ -	\$ -
	17000	Pago de estímulos a servidores públicos	\$ -	\$ -
	Subtotal del Capítulo 1000			\$ 10,234,600.00
20000: Materiales y suministros	21000	Materiales de administración, emisión de documentos y artículos oficiales	\$ 260,000.00	\$ 242,465.00
	22000	Alimentos y utensilios	\$ 28,000.00	\$ 7,978.00
	23000	Materias primas y materiales de producción y comercialización	\$ -	\$ -
	24000	Materiales y artículos de construcción y de reparación	\$ 20,000.00	\$ -
	25000	Productos químicos, farmacéuticos y de laboratorio	\$ 70,000.00	\$ 32,087.00
	26000	Combustibles, lubricantes y aditivos	\$ 502,000.00	\$ 281,490.00
	27000	Vestuario, blancos, prendas de protección y artículos deportivos	\$ 20,000.00	\$ 8,945.00
	28000	Materiales y suministros para seguridad	\$ -	\$ -
	29000	Herramientas, refacciones y accesorios menores	\$ 80,000.00	\$ 49,834.00
Subtotal del Capítulo 2000			\$ 980,000.00	\$ 622,800.00
30000: Servicios generales	31000	Servicios básicos	\$ 1,152,000.00	\$ 1,135,303.00
	32000	Servicios de arrendamiento	\$ 360,000.00	\$ 325,467.00
	33000	Servicios profesionales, científicos, técnicos y otros servicios	\$ 540,000.00	\$ 408,542.00
	34000	Servicios financieros, bancarios y comerciales	\$ 140,000.00	\$ 51,601.00
	35000	Servicios de instalación, reparación, mantenimiento y conservación	\$ 1,545,982.00	\$ 1,234,274.00
	36000	Servicios de comunicación social y publicidad	\$ 235,000.00	\$ 109,172.00
	37000	Servicios de traslado y viáticos	\$ 79,000.00	\$ 1,934.00
	38000	Servicios oficiales	\$ 10,000.00	\$ -
	39000	Otros servicios generales	\$ 463,000.00	\$ 221,528.00
Subtotal del Capítulo 3000			\$ 4,524,982.00	\$ 3,487,821.00
4000: Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	41000	Transferencias internas y Asignaciones al sector público	\$ -	\$ -
	42000	Transferencias al resto del sector público	\$ -	\$ -
	43000	Subsidios y subvenciones	\$ -	\$ -
	44000	Ayudas sociales	\$ -	\$ -
	45000	Pensiones y jubilaciones	\$ -	\$ -

Capítulo de Gasto	Partida	Concepto de gastos	Egresos Modificado	Egresos Devengado
	46000	Transferencias a fideicomisos, mandatos y otros análogos	\$ -	\$ -
	47000	Transferencias a la Seguridad Social	\$ -	\$ -
	48000	Donativos	\$ -	\$ -
	49000	Transferencias al exterior	\$ -	\$ -
	Subtotal de Capítulo 40000			\$ -
50000: Bienes muebles, inmuebles e intangibles	51000	Mobiliario y equipo de administración	\$ 143,800.00	\$ 75,712.00
	52000	Mobiliario y equipo educacional y recreativo	\$ 30,000.00	\$ -
	53000	Equipo e instrumental médico y de laboratorio	\$ -	\$ -
	54000	Vehículos y equipo de transporte	\$ -	\$ -
	55000	Equipo de defensa y seguridad	\$ -	\$ -
	56000	Maquinaria, otros equipos y herramientas	\$ 50,000.00	\$ -
	57000	Activos biológicos	\$ -	\$ -
	58000	Bienes inmuebles	\$ -	\$ -
	59000	Activos intangibles	\$ 150,000.00	\$ 83,187.00
Subtotal del Capítulo 5000			\$ 373,800.00	\$ 158,899.00
Total			\$ 16,113,382.00	\$ 14,686,330.00

De acuerdo con la información proporcionada se comprende que los gastos en operación estén clasificados como directos e indirectos en los capítulos 2000 y/o 3000, sin embargo, los gastos de mantenimiento requeridos en los capítulos 2000, 3000 y 4000 se identifican en la partida 29000 Herramientas, refacciones y accesorios menores por \$80,000.00 y en la partida 35000 Servicio de instalación, reparación, mantenimiento y conservación por \$1,545,982.00.

Con respecto al gasto unitario no se cuenta con algún documento en donde se utilice la fórmula referida, sin embargo, el resultado se determina de la siguiente manera: **Gasto unitario: Gastos Totales (\$10,234,600.00+\$980,000.00+ \$4,524,982.00/población atendida (219,755 usuarios) = \$71.62.**

Debido a lo anterior se **recomienda (sugerencia de mejora 10)** determinar el gasto unitario anualmente en un documento con la finalidad de dar seguimiento y en función a ello establecer metas o indicadores que generen un histórico para la toma de decisiones con respecto a esta información.

Economía

40. ¿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?

El programa cuenta con dos fuentes de financiamiento: ingresos propios y aportaciones por subsidio, para el ejercicio fiscal 2021, según el documento estado analítico del ejercicio presupuesto de egresos al 31 de diciembre de 2021 lo asignado y recaudado corresponde con lo siguiente:

Rubro de Ingresos	Estimado	Modificado	Devengado	Recaudado	Diferencia
Productos	\$ 1,000,000.00	\$ -	\$ 329,165.00	\$ 329,165.00	\$ 670,835.00
Servicios y otros ingresos	\$ -	\$ -	\$ 35,222.00	\$ 35,222.00	-\$ 35,222.00-
Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Subvenciones, y Pensiones y Jubilaciones	\$ 15,080,000.00	\$ -	\$ 14,976,937.00	\$ 14,976,937.00	\$ 103,064.00
Total	\$ 16,080,000.00	\$ -	\$ 15,341,324.00	\$ 15,341,324.00	\$ 738,676.00

Existe una diferencia entre el ingreso recaudado respecto al ingreso modificado de \$738,676.00, no se proporcionó información sobre las causas que originaron o que impidieran que el Pp no recibiera este recurso, no obstante, la operatividad del programa no estuvo en riesgo, toda vez que el egreso devengado fue de \$14,686,330.00

M. SISTEMATIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

41. Las aplicaciones informáticas o sistemas institucionales con que cuenta el programa tienen las siguientes características:
- Cuentan con fuentes de información confiables y permiten verificar o validar la información capturada.
 - Tienen establecida la periodicidad y las fechas límites para la actualización de los valores de las variables.
 - Proporcionan información al personal involucrado en el proceso correspondiente.
 - 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.

La dependencia cuenta con un Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG.NET), el cual permite llevar a cabo las operaciones presupuestales, administrativas, contables y financieras, a través de módulos en donde se captura la información necesaria para llevar a cabo los procesos y generar reportes que ayudan a identificar el estado financiero del programa. El sistema cuenta con clasificadores que están alineados a los criterios emitidos por la CONAC los cuales ayudan a identificar los grupos de gasto, tipo de gasto y el ejercicio de los mismos, presentando avances periódicamente (en algunos casos mensual, trimestral, semestral o anual). Este módulo es donde se transfiere la información del presupuesto y sus clasificaciones para identificar su fuente de financiamiento y las unidades administrativas que ejercerán el presupuesto,

proporcionando información al personal involucrado en el proceso. La información que se recolecta de los avances de los indicadores se utiliza para el cálculo de los indicadores el cual se captura a través del Sistema Integral de Armonización Contable a través del módulo de Rendición de Cuentas y se genera de manera trimestral para ser integrado dentro de los avances de gestión financiera, no presentando discrepancias en la información.

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

42. ¿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?

La información de los avances programáticos se genera a través del Sistema de Integral de Armonización Contable, le dependencia no utiliza el Portal Aplicativo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (PASH) para Cuenta Pública.

Se cuenta con el Cuarto Avance Trimestral del Ejercicio 2021, emitido por la Tesorería Municipal en donde se plasman los avances de los indicadores, esta información es capturada en el sistema SIAC (Sistema Informático de Armonización Contable), propiedad del H. Ayuntamiento. Así mismo con un resumen del Seguimiento de los Indicadores al 31 de diciembre del 2021.

En el POA se presenta evidencia documental de los avances; Para el FIN 0%, Propósito 47%, Componente C1 50%, C2 75%, C3 75% y C4 75%, en cuando a las actividades trimestrales C1A1 0%, C1A2 25%, C2A1 75%, C2A2 75%, C3A1 75%, C3A2 75%, C4A1 75% y C4A2 100%.

De acuerdo con la información proporcionada del anexo 14 "Avance de los Indicadores respecto de sus metas". Los avances proporcionados al corte de la evaluación, evidenciados en la Matriz de Indicadores de Resultados del ejercicio fiscal 2021, se cuenta con avance de acuerdo con las metas establecidas:

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)
Fin	Número de usuarios del Subsistema 1	Annual	95%	0%	0%
Propósito	Incremento e implementación de rutas alimentadoras pre troncales	Semestral	47%	47%	47%
			48%	0%	
Componente 1	Porcentaje de supervisores de transporte	Trimestral	25%	0%	50%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	0%	

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)
Actividad 1	Instrumentos legales suscritos	Trimestral	25% 25% 25% 25%	0% 0% 0% 0%	0%
Actividad 2	Sanciones emitidas	Trimestral	25% 25% 25% 25%	0% 25% 0% 0%	25%
Componente 2	Cantidad de cruceos del Sistema BRT sincronizados	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%
Actividad 1	Sincronización de cruceos de semáforos periféricos del Sistema BRT	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%
Actividad 2	Habilitación del monitoreo y gestión de la flota en el centro de control de operaciones SITT	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%
Componente 3	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%
Actividad 1	Habilitación de acceso a internet en estación y paradero	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%
Actividad 2	Campañas de difusión implementadas	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%
Componente 4	Proyectos y negocios colaterales realizados	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%
Actividad 1	Obras del Sistema BRT entregadas al operador SITT	Trimestral	25% 25% 25% 25%	25% 25% 25% 0%	75%

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)
Actividad 2	Mantenimiento, explotación y mejora de infraestructura	Trimestral	25%	25%	100%
			25%	25%	
			25%	25%	
			25%	25%	

De acuerdo a la tabla, se observa que algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas debido principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre, Noviembre y al 07 Diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.

En función a lo anterior se **recomienda (sugerencia de mejora 11)** diseñar procedimientos para el resguardo documental de la información pertinente y complementarlo con alguna plataforma digital que permita contar con los datos estadísticos para medir los resultados de los indicadores.

O. RENDICIÓN DE CUENTAS Y TRANSPARENCIA

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

- Las ROP o documento normativo están actualizados y son públicos, esto es, disponibles en la página electrónica.
- Los resultados principales del programa, así como la información para monitorear su desempeño, están actualizados y son públicos, son difundidos en la página.
- 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.
- 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.

La dependencia cuenta con un portal donde se encuentra la información de la estructura del Pp, el contacto de los servidores públicos que labora en él y la información financiera de cuenta pública y la información trimestral de

transparencia de acuerdo con la LTAIPBC (Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Baja California).

Las páginas de transparencia en donde se pueden encontrar los documentos normativos del programa, así como informes, avances presupuestales, estados analíticos, entre otros documentos para cada ejercicio son: <https://sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>

La información mencionada anteriormente se encuentra al corte del 1er trimestre del 2022, es decir, la información pertinente al ejercicio fiscal 2021 se encuentra publicada en su totalidad.

En el mismo portal es posible identificar un apartado donde se indican los diferentes tipos de acceso a la información se pueden presentar a través de los siguientes medios:

Física: Es cuando se acude a las oficinas de la Unidad de Transparencia y se presenta la solicitud a través de la entrega de un escrito libre, o bien cumplimentando el formato que al efecto proporcione la Unidad de Transparencia del Sujeto Obligado

Electrónica

Por medio de la Plataforma Nacional de Transparencia.

Por medio de la plataforma del Sistema de Solicitudes de Información del Estado de Baja California.

Por correo electrónico: kgallo@tijuana.gob.mx

Telefónica: 01 (664) 683-6227

Mensajería: Calz. del Tecnológico s/n, Tomás Aquino, C.P. 22414, Tijuana, Baja California, México

Horario de atención: 8:00 a 7:00 horas Lunes a Viernes

Sin embargo, los enlaces señalados para el acceso a las plataformas de transparencias no se encuentran disponibles a la ciudadanía, al momento de ingresar generan error.

En función a lo anterior se **recomienda (sugerencia de mejora 12)** diseñar procedimientos que permita 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.

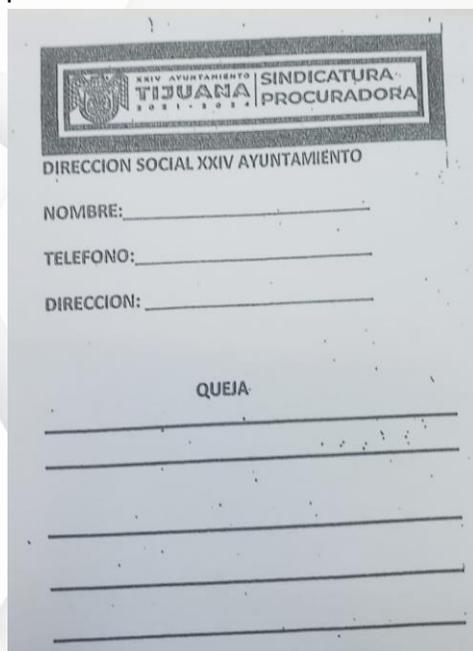
2.5 Percepción de la Población Atendida

44. El programa cuenta con instrumentos para medir el grado de satisfacción de su población atendida con las siguientes características:
- Su aplicación se realiza de manera que no se induzcan las respuestas.
 - Corresponden a las características de sus beneficiarios.
 - Los resultados que arrojan son representativos.

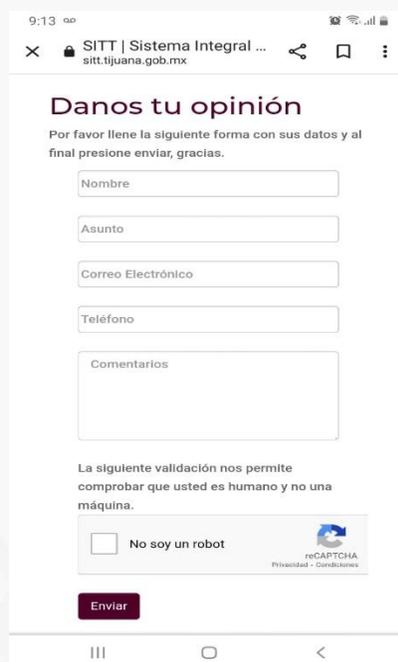
No.

Para el ejercicio fiscal 2021 la dependencia no presentó evidencia de contar con instrumentos para medir el grado de satisfacción de la población atendida. El procedimiento para la atención está a cargo de la Sindicatura Procuradora y regulado por la Norma Técnica No. 45, en donde 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. Sin embargo, actualmente el Pp cuenta con un buzón de sugerencias el cual está a disposición de los usuarios para interponer quejas o sugerir mejoras en el servicio. También se cuenta con un colaborador en la plantilla de personal que atiende la línea telefónica de atención al usuario para solucionar cualquier problema que tengan los usuarios y adicionalmente en la página oficial del organismo cuenta con una sección de atención al usuario para sugerencias o quejas.

Se recomienda (sugerencia de mejora 13) diseñar un instrumento para medir el grado de satisfacción de la población atendida.




AYUNTAMIENTO TIJUANA **SINDICATURA PROCURADORA**
 DIRECCION SOCIAL XXIV AYUNTAMIENTO
 NOMBRE: _____
 TELEFONO: _____
 DIRECCION: _____
 QUEJA



9:13 SITT | Sistema Integral ...
 sitt.tijuana.gob.mx
Danos tu opinión
 Por favor llene la siguiente forma con sus datos y al final presione enviar, gracias.
 Nombre: _____
 Asunto: _____
 Correo Electrónico: _____
 Teléfono: _____
 Comentarios: _____
 La siguiente validación nos permite comprobar que usted es humano y no una máquina.
 No soy un robot
 reCAPTCHA
 Privacidad - Condiciones
 Enviar



2.6 Medición de Resultados

45. ¿Cómo documenta el programa sus resultados a nivel de Fin y de Propósito?
- Con indicadores de la MIR.
 - Con hallazgos de estudios o evaluaciones que no son de impacto.
 - Con información de estudios o evaluaciones rigurosas nacionales o internacionales que muestran el impacto de programas similares.
 - Con hallazgos de evaluaciones de impacto.

La Dependencia documenta sus resultados a través de los indicadores de la MIR e informa que es el único medio que utiliza para medir los resultados a nivel de Fin y Propósito derivado de la planeación y programación anual. Al momento no se cuenta con información de estudio o evaluaciones rigurosas nacionales o internaciones que muestren el impacto.

46. 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
2	<ul style="list-style-type: none"> Hay resultados positivos del programa a nivel de Fin o de Propósito.

Como se mencionó en la respuesta de la pregunta 41, el programa cuenta con una serie de indicadores para medir el cumplimiento de sus indicadores a nivel Fin, Propósito, Componentes y Actividades que se plasman en la MIR.

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Meta 2021	Valor Alcanzado 2021	Avance (%)
Fin	Número de usuarios del Subsistema 1	95%	0%	0%
Propósito	Incremento e implementación de rutas alimentadoras pre troncales	47%	47%	47%
		48%	0%	

De acuerdo a la tabla, se observa que algunos de los indicadores cumplieron parcialmente las metas esperadas debido principalmente al cambio de administración ocurrido el 08 de diciembre 2021, donde se entregan las instalaciones SITT, careciendo el proceso de entrega recepción de información documental de los meses Octubre,

Noviembre y al 07 Diciembre de 2021, lo cual está documentado en los Avances Trimestrales Programáticos brindados por la dependencia.

En función a lo anterior se **recomienda (sugerencia de mejora 11)** diseñar procedimientos para el resguardo documental de la información pertinente y complementarlo con alguna plataforma digital que permita contar con los datos estadísticos para medir los resultados de los indicadores.

47. 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 son de impacto, que permite(n) identificar uno o varios hallazgos con el Fin y/o Propósito del programa, y tiene(n) tres de las características establecidas.

El programa ha realizado evaluaciones de consistencia y resultados para los ejercicios 2017, 2018 y 2021, el objetivo de dichas evaluaciones es analizar la capacidad institucional, organizacional y de gestión de un programa, en la cual se incluye el análisis de todos los indicadores de la MIR, entre ellas del Fin y Propósito. En 2019 y primer semestre de 2020 se aplicó la evaluación de desempeño.

El tipo de evaluación realizadas no compara la situación de los beneficiarios en al menos dos puntos en el tiempo, tampoco permite identificar algún tipo de relación entre la situación actual de los beneficiarios y la intervención del Programa.

48. 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?

Entre los hallazgos relacionados con el Fin y/o Propósito del programa por cada evaluación externa a la que se ha sometido el Pp destaca lo siguiente:

Evaluación de Consistencia y Resultados 2017. La evaluación concluyo antes del cierre del ejercicio fiscal, por tal motivo se por lo tanto no se puede definir el grado de avance del Fin, adicional a lo anterior se indica determinar el grado de cobertura del Pp.

Evaluación de Consistencia y Resultados 2018. Entre las oportunidades y sugerencias de mejora señaladas al Pp es que no hay evidencia documental que permita conocer el grado de cobertura en relación a la población potencial, población objetivo y población atendida.

Evaluación Específica de Desempeño para el 2019 y segundo trimestre de 2020. Se insta a revisar la determinación de los indicadores, debido a que actualmente la unidad de medida es la entrega de un informe, se recomendó utilizar indicadores de eficiencia los cuales permitirán hacer una valoración sobre el desempeño del programa, de igual manera se sugiere utilizar año base para realizar un comparativo año con año.

Evaluación de Consistencia y Resultados 2021. Se indica que algunos indicadores a nivel de actividad no se cumplieron.

49. 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:

- I. Se compara un grupo de beneficiarios con uno de no beneficiarios de características similares.
- II. 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.
- III. Se utiliza información de al menos dos momentos en el tiempo.
- IV. La selección de la muestra utilizada garantiza la representatividad de los resultados.

No aplica.

El programa no cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales o internaciones que muestren impacto de programas similares. Es importante mencionar que no todos los programas cuentan con las condiciones necesarias en términos de información sobre beneficiarios y no beneficiarios o de mediciones antes y después de la intervención, llevarla a cabo implica un mayor recurso humano y financiero para su implementación.

Por lo anterior se recomienda (**sugerencia de mejora 14**) implementar mecanismos de preparación para desarrollar los elementos técnicos y/o metodológicos para generar una línea base que permitan al Pp implementar evaluaciones de impacto.

50. 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?

El programa no cuenta con información de estudios nacionales o internacionales que muestren impacto de programas similares.

51. 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.

Este programa no ha sido sometido a evaluaciones que permitan responder a ninguno de los cuatro incisos señalados en la pregunta. En alineación a lo estipulado con 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), donde estipula una evaluación de impacto sea viable de ser realizada, además, CONEVAL no define una periodicidad en su aplicación, ésta responde a las necesidades de cada programa y dependencia.

Por ello se recomienda (**sugerencia de mejora 15**) elaborar un análisis de factibilidad y enviarlo a la instancia coordinadora mediante oficio para su revisión quien definirá si el Pp cuenta con las condiciones metodológicas y técnicas para desarrollar una evaluación de impacto.

52. 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.

El programa no cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales o internacionales que muestren impacto cumplan con al menos las características señaladas en los incisos a) y b) de la pregunta anterior.

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 de las preguntas que tuvieron como opción una respuesta binaria y con su respectivo nivel de respuesta, para una mayor visualización de estos con su respectiva 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			
2			3	27			
3			4	28			
4			4	29			
5				30			
6				31			
7			3	32			
8				33			
9				34			4
10			4	35			4
11			4	36			
12			3	37			
13				38			4
PLANEACIÓN				39			
14	0			40			4
15			4	41			
16		2		42			3
17		1		PERCEPCIÓN			
18				43	0		
				MEDICIÓN			
20				44			
21				45		2	
22			4	46			3
COBERTURA				47			
23			3	48			
24				49			
25				50			
				51			

Nota: las preguntas sin nivel de valoración corresponden a respuestas no binarias, y solo incluye un análisis sustentado en evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el mismo.

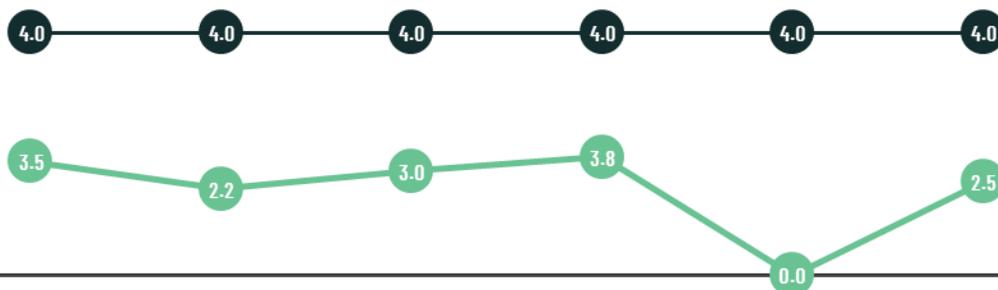
NIVEL	SIGNIFICADO
0	No cumple
1	Cumple con nivel medio
2	
3	Cumple con nivel alto
4	

3.2 Valoración por apartado

CONCENTRADO DE VALORES POR NIVEL Y APARTADO													
		I DISEÑO		II PLANEACIÓN Y ORIENTACIÓN A RESULTADOS		III COBERTURA Y FOCALIZACIÓN		IV OPERACIÓN		V PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN ATENDIDA		VI MEDICIÓN DE RESULTADOS	
NIVEL	SIGNIFICADO	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	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
1	Cumple con nivel Medio	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2		0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	2
3	Cumple con nivel alto	4	12	0	0	1	3	1	3	0	0	1	3
4		4	16	2	8	0	0	4	16	0	0	0	0
	Valor de la Sección	8	28	5	11	1	3	5	19	1	0	2	5
	Valor promedio		3.5		2.2		3.0		3.8		0.0		2.5

APARTADOS DE EVALUACIÓN Y METODOLOGÍA				
APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL	VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO
Diseño	1-13	13	3.5	4.0
Planeación y Orientación a Resultados	14-22	9	2.2	4.0
Cobertura y Focalización	23-25	3	3.0	4.0
Operación	26-42	17	3.8	4.0
Percepción de la Población Atendida	43	1	0.0	4.0
Medición de Resultados	44-51	8	2.5	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	3.5	2.2	3.0	3.8	0.0	2.5



Programa Anual de Evaluación 2022

Tel. (664) 634-1840
organismocertificador@indecc.com

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



www.indecc.com