

IV. DISEÑO DEL PROGRAMA

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) identifica su problemática en el siguiente enunciado:

“Existe en la ciudad un transporte público masivo inadecuado, inseguro y deficiente”

De donde se puede observar, que la necesidad que pretende atenderse se plantea como un hecho negativo con posibilidades de ser revertido; sin embargo, se puede establecer que en él se identifica a “la ciudad” como la población que ostenta la carencia del bien o servicio lo que resulta incierto ya que la ciudad como tal no puede emitir una opinión sobre sus carencias o necesidades; por otra parte, 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.

No fue posible durante la evaluación identificar documentación que demuestre la elaboración de un diagnóstico previo del problema, solamente presenta documentos que fueron parte de la planeación inicial como lo es el árbol de problema y el árbol de objetivos donde se definen las causas y efectos del problema. Dentro de árbol de problemas, son mostrados solo dos niveles de causas y efectos, hecho que aumenta las posibilidades de no considerar en su totalidad las causas o efectos que pueden repercutir durante la ejecución del programa y se corre el riesgo de no establecer de manera correcta los bienes o servicios que el programa debe entregar, así como las acciones necesarias que ha de implementar para la solución del problema. A su vez, se omite definir las características del problema.

Se presenta una cuantificación de la población en el documento “Presupuesto Operativo Anual (POA)” de atención a 172,960 mujeres y 167,040 hombres, indicando en este mismo documento que la población de Tijuana es la ubicación territorial que pretende atender el programa. Información que se da de manera generalizada sin que se pueda apreciar un documento donde se reúna con un diagnóstico de estas cifras y se señale la procedencia de las cifras.

El programa justifica su intervención a través del documento diagnóstico Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población Tijuana, B.C. 2008-2030 que realiza el Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana (IMPLAN) en el cual establece que “La estrategia general para el Centro de Tijuana se orienta principalmente a tener un control del crecimiento poblacional y espacial ofreciendo alternativas, ordenar la estructura vial, la creación y optimización de equipamiento e infraestructura básica”

El programa está vinculado con los objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013-2018 el cual tiene por objetivos:

Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.

Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Se tiene relación directa con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND) en sus líneas de acción: Ya que la línea de acción 4.9.1.1.4 del Plan Nacional busca mejorar la movilidad mediante transportes masivos y el Plan Municipal en todas sus líneas de acción describe la búsqueda de un Sistema Integral de Transporte.

Al realizar un análisis detallado de los Objetivos del Desarrollo del Milenio se pudo identificar que el Programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) no aporta al cumplimiento de ninguno de los Objetivos del Desarrollo del Milenio, los Objetivos de Desarrollo Sostenible o la Agenda de Desarrollo Post 2015.

No se demostró, mediante un análisis o diagnóstico, que hayan sido establecidas a través de un proceso de investigación o las fuentes mediante las que se obtuvieron los datos referentes a la población objetivo y potencial, sin embargo, nos muestra en el documento “Programa Operativo Anual” (POA) que las mujeres y hombres de la ciudad de Tijuana es la población potencial que presenta el problema, así como también define la población objetivo de 172,960 mujeres y 167,040 hombres, citando la entidad que la determinación de población la

realizan de con base diagnósticos que realiza el Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana IMPLAN.

No se proporciona apoyos en especie o económicos, su función es la de otorgar un servicio, por lo cual no cuenta con un padrón de beneficiarios.

Dentro de la información proporcionada, se encuentran las fichas técnicas de los 17 indicadores, fue posible analizar y verificar que cuentan con los elementos requeridos, sin embargo se detectó que la característica "Línea Base" y "Meta" se encuentra sin información, dando como resultado que solo cumplen con el 75% de las características requeridas.

Sin embargo, la dependencia genera fichas técnicas de manera interna para solventar las características que no cumple su sistema, en las fichas técnicas internas que genera la dependencia cumple con el 100% de las características. Aun cuando este hecho que repone procesos no ejecutados correctamente es aceptable, se deben tomar las precauciones necesarias para no duplicar información o en el peor de los casos presentar información incorrecta o no actualizada al respecto, a los tomadores de decisiones.

De las metas de los indicadores de la Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) cuentan en su estructura con unidad de medida que permiten conocer la forma en que se quiere expresar el resultado y están orientadas a impulsar el desempeño, puesto que estas permiten obtener resultados del grado de avance de las actividades planteadas y son viables de cumplir ya que se cuentan con los recursos necesarios. Sin embargo, en el Fin solo se mide el proceso y no es estratégico o encaminado a promover el desempeño.

Se indico desconocer programas que cuenten con complementariedad y coincidencias puesto que no acceden a fondos federales. A pesar de ello, en nuestro proceso de evaluación nos fue posible tener acceso a información que demuestra que el Programa tiene complementariedad con el Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo con el cual tiene coincidencias en sus objetivos de:

-) Impulsar el desarrollo de las ciudades contribuyendo a solucionar el crónico deterioro de la movilidad urbana, mejorando la calidad de vida de sus habitantes e incrementando su productividad y competitividad.
-) Promover la planeación del desarrollo urbano y metropolitano atendiendo a políticas y proyectos de vialidad y transporte urbano

sustentable para alcanzar el mejor arreglo posible en el transporte, la mayor satisfacción de la población que atiende y la minimización de las externalidades negativas (pérdidas de tiempo masivas, contaminación, accidentes).

-) Apoyar el desarrollo integral de sistemas de transporte público sustentables, eficientes, seguros, cómodos y con tarifas accesibles que generen ahorros en costos de operación y tiempo de traslado a los usuarios.
-) Beneficiar principalmente a la población de menores ingresos con transporte masivo que favorezca su accesibilidad e inclusión social.
-) Respaldar las políticas de uso eficiente de la energía, con proyectos de transporte masivo y racionalización del uso de automóviles.
-) Movilizar el capital privado en proyectos de inversión en transporte urbano masivo que sean financieramente viables, con el apoyo de recursos públicos (federal, estatal, municipal).

Derivado del análisis anterior se realizan las siguientes recomendaciones para realizar un mejor diseño del programa:

Realizar el replanteamiento del problema principal y ser específicos en la población objetivo que atenderá el programa considerándose como guía rectora la Metodología del Marco Lógico.

Elaborar un diagnóstico del problema que sustente al replanteamiento del mismo, donde se pueda identificar claramente las causas, efectos, la situación actual de la población objetivo y sus características.

Considerar un diagnóstico donde se establezca una metodología para la cuantificación de las poblaciones potencial y objetivo, así como los documentos fuentes de información que soporten el análisis.

Generar en su sistema principal la totalidad de las fichas técnicas y asegurarse de que se cumplan con todas las características a fin de evitar duplicidad de información al tener dos sistemas generando la misma información.

Es importante mencionar que el programa cuenta con bases importantes sin embargo es indispensable que se trabaje en la elaboración de los diagnósticos y con ellos identificar su problema principal con mayor exactitud así mismo poder dejar evidencia de como realizan la identificación de su población objetivo y sus características, además un punto muy importante es el

establecimiento de fechas para la revisión y actualización del rumbo del programa.