



XXII
AYUNTAMIENTO
TIJUANA



Universidad Tecnológica de *Tijuana*

Sistema Integral de Transporte de Tijuana

1

Resumen ejecutivo

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) identifica su problemática como “Existe en la ciudad un transporte público masivo inadecuado, inseguro y deficiente”, en 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 de manera genérica a “la ciudad” como la población que ostenta la carencia del servicio y, por ende, como la población objetivo.

Por otra parte, el programa cuenta con bases importantes, sin embargo, es indispensable que se trabaje en la elaboración de un diagnóstico en el que se identifiquen las causas principales del problema con mayor exactitud. Asimismo, este diagnóstico serviría para dejar evidencia de cómo se realiza la identificación de su población objetivo y sus características. Es importante es el establecimiento de plazos para la revisión y actualización del rumbo del programa.

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

Se sugiere elaborar una estrategia de cobertura documentada que permita identificar claramente la población potencial, la población objetivo y la población atendida, así como un análisis objetivo del grado de cumplimiento del programa en función de dichas poblaciones.

Hecho importante es que no se brindan apoyos a su población objetivo, lo que lo exenta de recopilar información socioeconómica de sus beneficiarios.

En el tema de los mecanismos de transparencia, el programa se rige por la normatividad correspondiente y se brinda información que los ciudadanos que la soliciten a través de los medios oficiales, apoyando con esto a cumplir con la transparencia y rendición de cuentas, sin embargo, es necesario mantener actualizada la información.

El instrumento de medición proporcionado por la institución permite evaluar la satisfacción de los usuarios, midiendo las características de sus usuarios, con la aplicación de la encuesta en diferentes temporadas y estaciones, con el fin de conocer el impacto que el servicio ofrece.

También es necesario revisar el manual de funciones y procedimientos, para asegurar que éste contenga los diagramas de flujo de los procesos clave que componen el programa y no solamente los procesos de apoyo.

Por otro lado, cabe señalar que los resultados de las evaluaciones externas deben utilizarse para mejorar el desempeño del programa, tomando como base los aspectos susceptibles de mejora que se deriven de ellas, aun cuando existan cambios de administración.

Entre las principales fortalezas del programa se destaca que el programa cuenta con una justificación teórica sólida, su Fin se encuentra claramente vinculado a los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno, cuenta con monitoreo sólido de su desempeño y cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida.

Entre las oportunidades detectadas se destacan elaborar un diagnóstico propio que incluya las causas y efectos atribuibles del problema, así como las características de sus poblaciones potencial y objetivo que le permitan establecer una estrategia de cobertura anual y la identificación apropiada de los indicadores en las fichas técnicas. También se tiene la oportunidad de fortalecer su manual de funciones y procedimientos con los diagramas de sus procesos clave, agrupar los gastos incurridos por el programa en los conceptos establecidos y mantener actualizada la información de su página de transparencia.

Las principales debilidades identificadas radican en la falta del establecimiento de plazos de revisión de los aspectos relacionados con el diseño del programa, la falta de documentación de una metodología para la definición y cuantificación de la población potencial y objetivo la falta de un plan estratégico documentado a un mediano y largo plazo, la falta de una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo y, principalmente, la falta de seguimiento de los aspectos susceptibles de mejora derivados de evaluaciones externas.

La principal amenaza encontrada durante la evaluación es el posible incumplimiento de proveedores externos en actividades clave del programa.

2

Índice

Resumen Ejecutivo	2
Índice	4
Introducción	5
Características del programa	6
Tema I. Diseño del programa	10
Tema II. Planeación y Orientación a Resultados del programa	13
Tema III. Cobertura y Focalización del programa	14
Tema IV. Operación del programa	15
Tema V. Percepción de la Población Atendida del programa	18
Tema VI. Resultados del programa	19
Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones	21
Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultado	23
Conclusiones	24
Bibliografía	26
Formato para hacer públicos los resultados	28
Anexos	32

3

Introducción

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

La Ley General de Desarrollo Social en sus artículos 72 al 80 establece que el objetivo de la evaluación de la política de desarrollo social es revisar periódicamente el cumplimiento del objetivo social de los programas, metas y acciones de la misma, para corregirlos, modificarlos, adicionarlos, reorientarlos o suspenderlos total o parcialmente.

Asimismo, los Lineamientos Generales para la Evaluación de los programas Federales de la Administración Pública Federal, emitidos por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en su numeral décimo sexto fracción I, inciso a, establecen los tipos de evaluación, entre los que se encuentra la evaluación de consistencia y resultados, la cual analiza sistemáticamente el diseño y desempeño global de los programas federales, para mejorar su gestión y medir el logro de sus resultados con base en la matriz de indicadores.

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

Este tipo de evaluación analiza la lógica y congruencia en el diseño del programa, su vinculación con la planeación sectorial y nacional, la consistencia entre el diseño y la normatividad aplicable, así como las posibles complementariedades y/o coincidencias con otros programas federales.

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

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

Asimismo, permite 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.

Además, esta evaluación permite 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. Por último, también permite examinar los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado.

En resumen, la evaluación de consistencia y resultados permite contar con un diagnóstico sobre la capacidad institucional, organizacional y de gestión de los programas orientada hacia resultados, además de proveer información que retroalimente el diseño, la gestión y los resultados de los programas.

4

Características del programa**1. Identificación del programa**

Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Año de inicio: 2014

2. Problema o necesidad que pretende atender:

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) identifica su problemática como “Existe en la ciudad un transporte público masivo inadecuado, inseguro y deficiente”.

3. Metas y objetivos nacionales a los que se vincula:**VI.4. México Próspero**

Objetivo 4.9.	Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.
----------------------	--

Estrategia 4.9.1.	Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.
--------------------------	--

Líneas de acción

- Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad.
- Evaluar las necesidades de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desarrollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas y la conectividad internacional, entre otros.

Transporte urbano masivo

- Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.
- Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

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

El Objetivo del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (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 un esquema público-privado, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

Lo anterior se pretende lograr de la siguiente manera:

I. Unidades seguras de transporte público masivo implementadas, a través de la implementación de un padrón vehicular moderno, mejorando las condiciones de las vialidades, programas de mantenimiento y supervisión de las unidades.

II. Calidad de servicio en el transporte público masivo proporcionado, con programas de capacitación a los choferes, un sistema de control y monitoreo de flota, control de horarios de servicios.

III. Control y supervisión de tarifas atendidas, a través de la supervisión y control de las cuotas, implementando campañas de difusión dirigidas a los usuarios, gestionar la implementación de una tarifa integrada.

5. Identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida. (Desagregada por sexo, grupos de edad, población indígena y entidad federativa, cuando aplique):

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, el programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) nos muestra en el documento “Programa Operativo Anual” (POA) que los habitantes de la ciudad de Tijuana es la población potencial que presenta el problema, así como también cuantifica la población objetivo como 172,960 mujeres y 167,040 hombres, citando los entrevistados que la determinación de la población la realizan consultando la información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Dentro de la información proporcionada por la dependencia, no fue posible evidenciar que se haya establecido una fecha para su revisión y actualización de la necesidad prioritaria del programa.

6. Cobertura y mecanismos de focalización:

El programa cuenta con una estrategia de cobertura en relación al diseño operacional necesario para atender la demanda de transporte, sin embargo, de acuerdo a la información proporcionada por el programa y al análisis de los documentos que se proporcionaron como parte de la evidencia documental, no fue posible identificar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo, por tal motivo no es posible determinar el grado de cobertura que se tiene.

7. Presupuesto aprobado 2017 y 2018:

NOMBRE DE LA DEPENDENCIA	
PRESUPUESTO AUTORIZADO	
2017	2018
\$15,080,000	\$32,080,000

8. Principales metas de Fin, Propósito y Componentes:

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta (2018)	Valor alcanzado (2018)	Avance (%)	Justificación
Fin	Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente	Anual	0%	0%	0.00%	La meta se refleja de manera anual
Propósito	La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente	Semestral	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Unidades seguras de transporte público masivo implementadas	Trimestral	90%	90%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Calidad de servicio en el transporte público masivo proporcionado	Trimestral	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Control y supervisión de tarifas atendidas	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Realizar el servicio de mantenimiento e infraestructura	Trimestral	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Implementar programas de mantenimiento y supervisión para las unidades	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Dar seguimiento a programas de capacitación a choferes	Trimestral	98%	98%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Dar seguimiento del sistema de control y monitoreo de flota	Trimestral	98%	70%	71.43%	Falta complementación de tecnología
Actividad	Monitorear la adecuada atención a mujeres, niños, personas de la tercera edad y capacidades diferentes	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Dar seguimiento al sistema de control de recaudo	Trimestral	85%	70%	82.35%	Falta la integración de tarjetas
Actividad	Desarrollar e implementar campañas de difusión al usuario	Trimestral	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Gestionar y dirigir el Programa Operativo Anual	Trimestral	98%	98%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente

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

Respecto el diseño del programa, se le asigna un valor promedio de 3.5 para el apartado de Diseño, debido a que alrededor de un 18% de los resultados se establecieron en niveles bajo o medio, mientras que el 82% de ellos se determinaron en un nivel alto.

El diseño del programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) cumple de manera satisfactoria con la mayoría de los elementos que componen la Metodología del Marco Lógico (MML) tales como los

indicadores de su Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) mismos que también cumplen satisfactoriamente con las características para evaluar la efectividad del programa, sin embargo, es recomendable que el programa siga trabajando en sus debilidades como lo es la elaboración de un diagnóstico propio para revisar si el planteamiento de su problema es el adecuado o debe replantearse, de igual forma deben establecerse plazos para la revisión y actualización de las necesidades prioritarias del programa, esto con el fin de cumplir plenamente con los objetivos establecidos.

5

Tema I. Diseño del programa

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) identifica el problema o necesidad prioritaria que busca resolver como “Existe en la ciudad un transporte público masivo inadecuado, inseguro y deficiente”, expresado como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida, sin embargo, en el documento “Árbol de causas y efectos” se formula como “El sistema de transporte público masivo no cumple con las necesidades de la ciudadanía”. A pesar de que la redacción del problema difiere en ambos documentos, es claro que se hace referencia a la misma problemática. Sin embargo, no se cuenta con un plazo documentado para la revisión y actualización del problema y las variables relacionadas.

El programa define la población que tiene este problema como “la población de la ciudad de Tijuana” y no considera diferencias entre hombres y mujeres, promoviendo la igualdad entre los sexos.

Existe un diagnóstico parcial de la problemática del transporte público masivo en el Eje Ciudad Sustentable del Plan Municipal de Desarrollo 2017-2019 que se relaciona directamente con el programa, mismo que establece el objetivo 4.2 Mejorar la movilidad de la metrópoli, que incluye las estrategias 4.2.1 Impulsar proyectos para el mejoramiento de la movilidad metropolitana y 4.2.2 Mejorar los servicios de transportes públicos municipales.

En este diagnóstico solamente es posible identificar algunas de las causas, efectos y características del problema, tales como la falta de infraestructura para transporte masivo y factores económicos y ambientales, situación que posibilita no considerar en su totalidad las causas o efectos que pueden repercutir durante la ejecución del programa y presentar el riesgo de no establecer de manera correcta los servicios que el programa pretende proporcionar, así como las acciones necesarias que haya de implementar para la solución del problema.

El diagnóstico en cuestión no cuantifica la población que presenta el problema, sin embargo, sí define sus características en relación a su distribución geográfica y necesidades de transporte público, y especifica la ubicación territorial de la población que presenta el problema como la ciudad de Tijuana.

El programa cuenta con justificación teórica en función de lo que se establece en el Objetivo 4.9 del Eje México Próspero del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, “Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica”, objetivo 5.3 “Mejorar el acondicionamiento de espacios públicos y la movilización ágil, confortable y segura a través de un sistema vial integral eficaz y eficiente de los centros de población”, de la Actualización del Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019 y la estrategia 4.2.2 Mejorar los servicios de transportes públicos municipales, del Eje Ciudad Sustentable del Plan Municipal de Desarrollo 2017-2019.

Esta justificación teórica documentada sustenta el tipo de intervención que el programa lleva a cabo, es consistente con el diagnóstico del problema y existe evidencia nacional de los efectos positivos atribuibles a los beneficios otorgados a la población objetivo.

El Propósito del programa, además de estar alineado a los Planes de Desarrollo de los tres niveles de gobierno, está vinculado con los objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013-2018: “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” y “Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida”.

Asimismo, el Propósito del programa está indirectamente vinculado con el Objetivo 11 de Desarrollo Sostenible “Ciudades y comunidades sostenibles”, al tener ciertas metas establecidas en función de “realizar inversiones en transporte público, crear áreas públicas verdes y mejorar la planificación y gestión urbana de manera que sea participativa e inclusiva”.

Durante la evaluación, la dependencia no presentó un documento que defina como tal la población potencial, y mucho menos la metodología para su cuantificación o el plazo para su revisión y actualización. Sin embargo, se deduce que esta corresponde a la población del Municipio de Tijuana que utiliza algún tipo de transporte público.

El programa define su población objetivo como “el proyecto de movilidad del Corredor Puerta México El Florido, atenderá la población de Tijuana”, por lo que se entiende que es la población de Tijuana. Esta población se presenta cuantificada por sexo: femenino 172,960 y masculino 167,040; y por grupos de edad: entre 0-14 años, 90,227; entre 16-44 años, 165,879; entre 45-64 años, 55,708; y de 65 en adelante, 28,186. Sin embargo, no se presenta evidencia documental que establezca la metodología para su cuantificación y fuentes de información, así como la definición de un plazo para su revisión y actualización.

En relación al resumen normativo de la Matriz de Indicadores de Resultados (Fin, Propósito, Componente y Actividades), es posible identificarlo en su totalidad en el documento normativo del programa, el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con la el 100% de las características establecidas.

El programa cuenta con las fichas técnicas de los 13 indicadores que lo componen, sin embargo, es necesario homologar el nombre de los 8 indicadores de nivel Actividad con los nombres registrados en el la MIR, ya que todos ellos tienen como nombre genérico “Porcentaje de cumplimiento de actividades”. Como aspecto susceptible de mejora se recomienda establecer a cada uno de los indicadores un nombre que permita reconocer fácilmente lo que representa cada uno de ellos.

Las metas de estos indicadores cuentan con unidad de medida, están orientadas a impulsar el desempeño y son factibles de alcanzar considerando los plazos establecidos para el cumplimiento de las mismas.

El programa tiene complementariedad y coincidencias con el objetivo 3 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 “Generar condiciones para una movilidad moderna y eficiente de personas”, mismo que define su población objetivo como la población mexicana. Asimismo, tiene

coincidencias con tres de las estrategias del programa sectorial: “Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano e interurbano de calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura”, “Optimizar el desplazamiento urbano de personas mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta” y “Potenciar la inversión en proyectos de transporte sustentable, mediante una estrategia sólida de rentabilidad socioeconómica y beneficios ambientales”.

6

Tema II. Planeación y Orientación a Resultados del programa

La dependencia no presentó evidencia documental que muestre que el programa cuenta con un plan estratégico como resultado de ejercicios de planeación institucionalizados, que contemple el mediano y/o largo plazo, establezca los resultados que quieren alcanzar, y que cuente con indicadores para medir los avances en el logro de sus resultados. Resulta necesario, como aspecto susceptible de mejora, documentar un plan estratégico que contemple el mediano y largo plazo para asegurar el éxito del programa.

El programa cuenta con el Programa Operativo Anual (POA) correspondiente al ejercicio fiscal 2018, el cual se apega a la Metodología del Marco Lógico (MML) establecido por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), mismo que es el resultado de ejercicios de planeación institucionalizados ya que siguen el procedimiento establecido por CONEVAL. 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.

Aunque el programa ha sido objeto de una evaluación externa previa de tipo Consistencia y Resultados en el ejercicio fiscal 2017, en la que resultaron aspectos susceptibles de mejora, la dependencia no entregó evidencia de que se utilice para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión y/o sus resultados y tampoco de que se utilice de manera consensada.

La evaluación externa efectuada durante el ejercicio fiscal 2017, originó diversos aspectos susceptibles de mejora, principalmente en 5 de los 6 aspectos que se evaluaron, sin embargo, los entrevistados aseguraron desconocer el tema, por lo ninguno de ellos fue solventado y justificaron la situación del cambio de administración.

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

El programa recolecta información para monitorear su desempeño y generar sus avances trimestrales en el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y en el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG). Por tanto, estos sistemas son oportunos y actualizados, son confiables y sistematizados ya que la información se encuentra disponible en una base de datos generada por los propios sistemas, y puede servir de referente para medir los indicadores de Actividades y Componentes, debido a la información recolectada, así como la facilidad de revisar y dar un seguimiento a la información ahí descrita.

7

Tema III. Cobertura y Focalización del programa

La dependencia no proporcionó evidencia documental que demuestre una estrategia de cobertura como tal, sin embargo, presentó un 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.

Este documento incluye la definición de la población objetivo, abarca un horizonte de mediano y largo plazo y es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, sin embargo, no especifica metas de cobertura anual.

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

El programa identifica a su población objetivo en el diagnóstico y en su Programa Operativo Anual 2018 como la población de Tijuana, por lo que no es necesario contar con mecanismos para hacerlo.

En relación al grado de cobertura del programa, la dependencia no proporcionó evidencia documental que permitan determinarlo, sin embargo, en el documento “Segundo Avance Trimestral del ejercicio fiscal 2018” se puede encontrar su grado de cumplimiento con respecto de sus componentes y actividades, mismos que en promedio tienen un cumplimiento del 95%.

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

8

Tema IV. Operación del programa

El Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana cuenta con el Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, mismo que no contiene los diagramas de flujo de sus procesos clave.

En este documento se pudo identificar solamente el diagrama de flujo correspondiente a la Actividad 3.3 “Gestionar y dirigir el Programa Operativo Anual”.

Como aspecto susceptible de mejora, se recomienda incluir en el Manual de Funciones y Procedimientos, los diagramas de flujo de las actividades que se definen en el programa con el fin de asegurar que estos procedimientos sean conocidos por todas las instancias ejecutoras.

Estos procedimientos están estandarizados y están apegados al Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California y al Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, sin embargo, no están sistematizados ya que no se proporcionó evidencia de que la información de los mecanismos se encuentre en bases de datos o en un sistema informático, ni se encontró evidencia de que estos sean difundidos públicamente.

La versión vigente del Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California tiene fecha de reforma del 23 de julio de 2018, actualización que sustituye a la del 16 de junio de 2017, solamente presenta modificaciones en su artículos 8 y 24, donde se desglosa la estructura orgánica de la dependencia y se modifican los requisitos que debe cumplir el Titular de la Dirección General.

La unidad administrativa del programa asegura que no enfrentan problemas para la transferencia de recursos a las instancias ejecutoras, debido a que Tesorería Municipal les asigna el presupuesto de manera directa.

El programa identifica y cuantifica los gastos en que incurre para su funcionamiento en el Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos por Objeto del Gasto a junio de 2018. Este informe es un formato estandarizado del Ayuntamiento para el manejo de sus distintas Unidades Administrativas, y no agrupa los gastos del Programa en gastos en operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario, así como no los identifica por componente. Sin embargo, presenta los gastos agrupados por partidas.

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

Los entrevistados comentan que los ingresos propios no se destinan al programa y que se encuentra en proceso de incluir en la Ley de Ingresos del Municipio de Tijuana la facultad de utilizar un porcentaje de los ingresos por recaudo.

El sistema institucionalizado con el que cuenta el programa es el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC), el cual es un sistema de control para las modificaciones presupuestales y programáticas, mismo que la dependencia establece y se actualiza de manera trimestral.

La dependencia utiliza además, el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG) que complementa con informes generados en relación a los avances trimestrales que el SIAC no proporciona.

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

En cuanto al avance de los indicadores de servicios y de gestión (Actividades y Componentes) y de resultados (Fin y Propósito) de la MIR del programa respecto de sus metas, al segundo trimestre de 2018 el indicador de nivel Fin “Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente”, no se ha programado el cumplimiento de metas, ya que se establece una medición anual y el programado está hasta fin de año, misma que corresponde al 95%.

Derivado del análisis del Segundo Avance Trimestral 2018, el indicador de nivel Propósito “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente”, se estableció una meta del 95% al segundo trimestre de 2018 y se logró cumplir de acuerdo a lo programado.

Asimismo, los indicadores de nivel Componente “Unidades seguras de transporte público masivo implementadas”, “Calidad de servicio en el transporte público masivo proporcionado” y “Control y supervisión de tarifas atendidas”, presentaron un cumplimiento del 100% respecto a lo programado.

En relación a los 8 indicadores de nivel Actividad, 2 indicadores de nivel Actividad del segundo y tercer Componentes, “Dar seguimiento del sistema de control y monitoreo de flota” y “Dar seguimiento al sistema de control de recaudo”, presentan un avance de cumplimiento del 71.43% y 82.35% respectivamente, debido a que se realizaron aún se encuentra en proceso de instalación el equipo tecnológico del sistema de control y monitoreo de flota y también porque no se han realizado las configuraciones de los equipos de tecnología de recaudo tanto en los camiones como en las estaciones y patios.

Por último, los 6 indicadores restantes, presentaron un nivel de cumplimiento del 100% en relación a lo programado.

Durante la revisión de la página de Transparencia de la página oficial del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana <http://www.sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>, se encontró que contiene los resultados principales del programa actualizados, así como la información para monitorear su desempeño, sin embargo, no fue

posible encontrar los documentos normativos actualizados, debido a que los enlaces corresponden a sus versiones obsoletas.

Por último, la dependencia no proporcionó información documental que evidencie que propicie la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas y que a su vez genere las condiciones que permitan que ésta permee en los términos que señala la normatividad aplicable, sin embargo, la página de la dependencia <http://www.sitt.tijuana.gob.mx/> contiene un enlace que permite a los usuarios manifestar sus dudas e inquietudes por medio de un formulario de correo electrónico.

9

Tema V. Percepción de la Población Atendida del programa

El programa cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida, cuya aplicación se realiza de manera que no se inducen las respuestas, corresponden a las características de los beneficiados y los resultados que arrojan son representativos, ya que en su aplicación se consideraron usuarios de diferentes zonas del municipio de Tijuana.

Este instrumento de evaluación está conformado por 14 preguntas relacionadas con características generales del usuario, rutas utilizadas, evaluación de las características del servicio proporcionado e identificación de áreas de oportunidad del servicio. La mayoría de las preguntas son de opción múltiple, algunas de respuesta abierta y las de evaluación de las características del servicio con una escala de 1 a 10.

Durante el ejercicio fiscal 2017, se aplicaron 368 encuestas y 157 al segundo trimestre de 2018.

10

Tema VI. Resultados del programa

El programa documenta sus resultados a nivel de Fin y de Propósito con indicadores de la MIR, no con hallazgos de estudios o evaluaciones que no son de impacto, tampoco con información de estudios o evaluaciones rigurosas nacionales o internacionales que muestran el impacto de programas similares y mucho menos con hallazgos de evaluaciones de impacto.

El programa mide su Fin con el indicador “Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente”, el cual, derivado de estar programado para cumplirse al cierre del ejercicio, no mostrará resultados hasta el cuarto trimestre de 2018.

El programa mide su Propósito con el indicador “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente” y su resultado al segundo trimestre sí alcanzó satisfactoriamente la meta programada al 95%.

Considerando que los indicadores de nivel Fin tienen metas programadas de forma anual y la presente evaluación se realiza al segundo trimestre del ejercicio fiscal 2018, se procedió al análisis de los resultados de dichos indicadores al cierre del ejercicio fiscal 2017, confirmando que los indicadores de nivel Fin y Propósito alcanzaron satisfactoriamente las metas programadas de 95%, resultados que se consideran suficientes para el Propósito del programa.

El Programa del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana cuenta con una evaluación externa de Consistencia y Resultados correspondiente al ejercicio fiscal 2017, misma que no es de impacto, que permite identificar hallazgos relacionados con el Fin y el Propósito del mismo.

Dados los objetivos del Programa y con base en la evaluación mencionada, es posible concluir que los indicadores utilizados para medir los resultados se refieren al Fin y Propósito del mismo y a características directamente relacionadas con ellos.

Los hallazgos reportados en dicha evaluación muestran que el Propósito del Programa está vinculado con los objetivos del Plan Municipal de Desarrollo 2017-2019, Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019 y Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, así con uno los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Ciudades y comunidades sostenibles.

Por otro lado, las áreas de oportunidad identificadas en dicha evaluación están en función de la definición de tiempos para la revisión y actualización de información relevante del programa, la ausencia de una planeación estratégica y una estrategia de cobertura. Tampoco se cuenta con diagramas de flujo de los procesos clave del programa.

El programa no cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares, por lo que no es posible comparar un grupo de beneficiarios con uno de no beneficiarios, las metodologías aplicadas, ni identificar los resultados que se han mostrado.

11

Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones

PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
DISEÑO	Fortaleza		
	1. Cuenta con una justificación teórica documentada que sustenta el tipo de intervención que el programa lleva a cabo	3	
	2. El Propósito del programa está vinculado y tiene coincidencias o complementariedad con los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013-2018, así como con uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.	4, 5, 6, 13	
	3. Es posible identificar el resumen narrativo de la MIR en el documento normativo del programa	10	
	Oportunidad		
	1. Existe un diagnóstico general del problema dentro del PMD 2017-2019, pero no se cuenta con uno propio	2	Elaborar un diagnóstico propio que incluya todas las causas y efectos atribuibles al problema
	2. Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con las características establecidas, pero tienen el mismo nombre	11, 12	Homologar los nombres de los indicadores de nivel Actividad con los establecidos en la MIR
	Debilidad		
1. No se cuenta con un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	1, 2	Documentar plazos de revisión y actualización del problema y variables relacionadas	
2. No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial.	7	Documentar una metodología para la definición y cuantificación de la población potencial y objetivo	
Amenaza			

PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
PLANEACIÓN Y ORIENTACIÓN A RESULTADOS	Fortaleza		
	1. El programa cuenta con un POA que se apega a la Metodología del Marco Lógico	15	
	2. El programa recolecta información para monitorear su desempeño y generar sus avances trimestrales en el SIAC y en el SAACG.	22	
	Oportunidad		
	Debilidad		
	1. No se cuenta con un plan estratégico inicial de donde se desprendan planes y/o proyectos encaminados a apoyar el cumplimiento del programa.	14	Es necesario elaborar un plan estratégico que señale los planes a mediano y largo plazo para lograr el cumplimiento del programa.
	2. No utilizan las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	16, 17, 18, 19, 20	Dar seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de las evaluaciones externas.
Amenaza			

PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
COBERTURA Y FOCALIZACIÓN	Fortaleza		
	Oportunidad		
	1. Se define la población objetivo y es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual	23	Elaborar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población

			objetivo en la que especifique metas de cobertura anual.
	Debilidad		
	1. El programa no presentó evidencia documental que permitan conocer el grado de cobertura en relación a la población potencial, la población objetivo y la población atendida.	25	Elaborar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifiquen metas de cobertura anual
	Amenaza		

PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
OPERACIÓN	Fortaleza		
	1. El programa recolecta información para monitorear su desempeño y generar sus avances trimestrales en el SIAC y en el SAACG.	40	
	Oportunidad		
	1. Se cuenta con un Manual de Funciones y Procedimientos que se apega al documento normativo, sin embargo, no contiene los diagramas de flujo de las actividades clave.	26, 34, 35	Incluir los diagramas de flujo de los procesos clave del programa en el Manual de Funciones y Procedimientos
	2. El programa identifica y cuantifica los gastos pero no los agrupa por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	38	Agrupar los gastos del Programa en los conceptos establecidos e identificarlos por componente.
	3. Se cuenta con un portal de Transparencia, sin embargo, éste no contiene los documentos normativos actualizados.	42	Asegurarse de que los documentos normativos del programa se encuentren actualizados en la página de Transparencia.
	Debilidad		
	Amenaza		
	1. Incumplimiento de proveedores externos en actividades clave del programa.	41	Implementar estrategias para el aseguramiento del cumplimiento de metas programadas.

PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN ATENDIDA	Fortaleza		
	1. El programa cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida.	43	
	Oportunidad		
	Debilidad		
	Amenaza		

PROGRAMA:			
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	REFERENCIA DEL CUESTIONARIO	RECOMENDACIÓN
MEDICIÓN DE RESULTADOS	Fortaleza		
	1. El programa documenta sus resultados a nivel de Fin y Propósito	44	
	2. El programa cumple con el Propósito y contribuye al Fin	45, 46	
	Oportunidad		
	Debilidad		
	Amenaza		

12

Comparación con los resultados de la Evaluación de Consistencia y Resultados

APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL	2018		2017	
			VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO	VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO
Diseño	1-13	13	3.5	4.0	3.0	4.0
Planeación y Orientación a Resultados	14-22	9	1.4	4.0	1.0	4.0
Cobertura y Focalización	23-25	3	1.5	4.0	1.0	4.0
Operación	26-42	17	3.0	4.0	3.0	4.0
Percepción de la Población Atendida	43	1	4.0	4.0	4.0	4.0
Medición de Resultados	44-51	8	4.0	4.0	2.0	4.0
TOTAL	51	51				

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana muestra una considerable mejora en comparación con la evaluación de Consistencia y Resultados del ejercicio fiscal 2017.

En el tema de Diseño se puede observar una pequeña mejora de 0.5 puntos. Esto se debe principalmente a la justificación teórica que tiene el programa y a su vinculación con los objetivos de los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno, y a la complementariedad que tiene con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 y con uno de los Objetivos de Desarrollo Sustentable.

En el apartado de Planeación y Orientación a Resultados también se observa una pequeña mejora de 0.4 puntos. Esto principalmente porque el programa cuenta con un Programa Operativo Anual que se apega a la Metodología del Marco Lógico establecido por el CONEVAL y que es conocido por los responsables de los principales procesos del programa.

Asimismo, en el tema de Cobertura y Focalización también se presenta una ligera mejora de 0.5 puntos, derivado de que el programa presentó una estrategia de cobertura en función del diseño operacional necesario para atender la demanda de transporte, sin embargo no fue posible determinar el grado de cobertura que se tiene, debido a que se desconoce la meta de cobertura anual.

Los resultados de los apartados de Operación y Percepción de la Población Atendida permanecen con los mismos resultados de 3 y 4 puntos respectivamente.

Por último, en el tema de Medición de Resultados se observa una mejora considerable de 2 puntos. Esto se debe a las evaluaciones externas de las que ha sido objeto el programa.

13

Conclusiones

Derivado de la evaluación del programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) fue posible identificar la problemática, misma que se encuentra planteada como un hecho negativo con posibilidades de ser revertido, nombrando tres factores que debe atender el programa: un servicio de transporte inadecuado, inseguro y deficiente.

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

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

Derivado de lo anterior, al apartado Diseño del Programa se le asignó un valor 3.5, ya que se cumple con un 82% de respuestas de nivel alto.

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

Con base en lo anterior, al tema de Planeación y Orientación a Resultados se le asignó un valor de 1.4, ya que solamente cumple con el 25% de respuestas de nivel alto.

En el tema de Cobertura y Focalización se identificó que el programa no brinda apoyos a la población objetivo, lo que no permite la recopilación de información de sus beneficiarios, así como ningún tipo de apoyo que este pudiera brindar.

Considerando la falta de una estrategia de cobertura de la población objetivo, así como no contar con una respuesta de nivel alto en este apartado, se le asigna un valor de 1.5.

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

Otro de los aspectos clave que el programa debe considerar es el de la eficiencia y economía operativa, ya que se encontró que no se identifican y cuantifican los gastos en los que se incurre para generar los

servicios, especialmente en la determinación del gasto unitario. Sin embargo, los sistemas informáticos institucionales se consideran sólidos y robustos.

Referente al tema de transparencia, se observó que este se cumple con la normatividad establecida y se brinda la información que los ciudadanos les solicitan a través de los medios oficiales, apoyando con esto a cumplir con la transparencia y rendición de cuentas, sin embargo, no fue posible encontrar los documentos normativos actualizados del programa.

Derivado de lo anterior, al apartado de Operación se le asignó un valor 3, ya que se cumple con un 67% de respuestas de nivel alto.

La dependencia lleva a cabo la aplicación de encuestas de percepción de sus usuarios, reflejando el tipo de usuario evaluando aspectos como sexo, edad y motivo del viaje, entre otros, haciéndolo a través de muestras representativas tomadas durante periodos trimestrales. Cabe mencionar la conveniencia de que esta aplicación la realice una instancia ajena a la dependencia que administra el programa con el fin de garantizar la imparcialidad del estudio.

Con base en lo anterior y en función de ser la única pregunta relacionada con el tema de Percepción de la Población Atendida, se le asigna a este apartado un valor de 4.

Durante la evaluación fue posible identificar resultados positivos en el programa, ya que estos se encuentran documentados y han sido sujetos a evaluaciones externas. Es por ello que al apartado de Medición de Resultados se le asigna un valor de 4.

14

Bibliografía

- CONEVAL (2018). Términos de Referencia de la Evaluación de Consistencia y Resultados. Documento Metodológico, México.
- CONEVAL (2017). Modelo de Términos de Referencia para la Evaluación de Consistencia y Resultados. Documento Metodológico, México.
- CONEVAL (2013). Guía para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados. Documento Metodológico, México.
- Secretaría de Planeación y Finanzas (2018). Guía para elaboración de matrices de indicadores de resultados (MIR's) de los programas presupuestarios. Documento Metodológico, México.
- Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana 2017-2019
- Actualización del Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019
- Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018
- XXII Ayuntamiento de Tijuana (2018). Programa Anual de Evaluación 2018.
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013-2018
- Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California
- Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población Tijuana B.C. 2008-2030
- Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana
- Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana
- Informe final de la Evaluación de Consistencia y Resultados del ejercicio fiscal 2017
- Sistema Integral de Transporte de Tijuana. Corredor 1 Puerta México – El Florido.
- Programa Operativo Anual del Ejercicio Fiscal 2018
- Matriz de Indicadores de Resultados del Ejercicio Fiscal 2018
- Matriz de Responsabilidad y Competencia del Ejercicio Fiscal 2018
- Matriz de Planeación de Estrategias del Ejercicio Fiscal 2018
- Árbol de Causas y Efectos del Ejercicio Fiscal 2018
- Árbol de Problemas del Ejercicio Fiscal 2018
- Árbol de Objetivos del Ejercicio Fiscal 2018
- Segundo Avance Trimestral del Ejercicio Fiscal 2017
- Segundo Avance Trimestral del Ejercicio Fiscal 2018
- Presupuesto de Egresos (Apertura programática)
- Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos a Junio del 2018
- CONEVAL
<https://www.coneval.org.mx/Paginas/principal.aspx>
- CONEVAL - Evaluación de Impacto
https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/MDE/Paginas/Evaluacion_Impacto.aspx
- Sistema Integral de Transporte de Tijuana
<http://www.sitt.tijuana.gob.mx/>
- Sistema Integral de Transporte de Tijuana - Transparencia
<http://www.sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>

- Unidad de Transparencia Tijuana
<http://www.transparencia.tijuana.gob.mx/>
- Objetivos del Desarrollo Sostenible
<http://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/>

15

Formato para hacer públicos los resultados

1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN	
1.1 Nombre de la evaluación: Consistencia y Resultados	
1.2 Fecha de inicio de la evaluación (dd/mm/aaaa): 01/08/2018	
1.3 Fecha de término de la evaluación (dd/mm/aaaa): 16/10/2018	
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre: Javier Guadalupe Salas Espinoza	Unidad administrativa: Dirección General del SIT
1.5 Objetivo general de la evaluación: Evaluar la consistencia y orientación a resultados del programa "Sistema Integral de Transporte de Tijuana", 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 a 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 redición de cuentas; • Identificar si el programa cuenta con instrumentos que le permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios del programa y sus resultados, y • Examinar los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado. 	
1.7 Metodología utilizada en la evaluación: Metodología del Marco Lógico y evaluación de consistencia y resultados, de acuerdo los términos de referencia del CONEVAL.	
Instrumentos de recolección de información:	
Cuestionarios <input checked="" type="checkbox"/> Entrevistas <input checked="" type="checkbox"/> Formatos <input checked="" type="checkbox"/> Otros <input checked="" type="checkbox"/> Especifique: Análisis de gabinete e información adicional de fuentes externas.	
Descripción de las técnicas y modelos utilizados: Se realizó la obtención de la información de manera verbal por medio de entrevistas, así mismo se solicitó evidencia documental, adicionalmente se realizó una investigación en la información difundida públicamente en diversas instituciones de gobierno, que permitieran complementar la información presentada, tales como, programas sectoriales, manuales de diseño de indicadores e indicadores de la MIR, leyes e informes.	
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"> • Cuenta con una justificación teórica documentada que sustenta el tipo de intervención que el programa lleva a cabo. • El Propósito del programa está vinculado y tiene coincidencias o complementariedad con los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013-2018, así como con uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. • Es posible identificar el resumen narrativo de la MIR en el documento normativo del programa. • El programa cuenta con un Programa Operativo Anual que se apega a la Metodología del Marco Lógico. • El programa recolecta información para monitorear su desempeño y generar sus avances trimestrales en el SIAC y en el SAACG. • El programa cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida. • El programa documenta sus resultados a nivel de Fin y Propósito. • El programa cumple con el Propósito y contribuye al Fin. 	
2.2.2 Oportunidades:	

- Existe un diagnóstico general del problema dentro del PMD 2017-2019, pero no se cuenta con uno propio.
- Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con las características establecidas, pero tienen el mismo nombre.
- Se define la población objetivo y es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual.
- Se cuenta con un Manual de Funciones y Procedimientos que se apega al documento normativo, sin embargo, no contiene los diagramas de flujo de las actividades clave.
- El programa identifica y cuantifica los gastos pero no los agrupa por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.
- Se cuenta con un portal de Transparencia, sin embargo, éste no contiene los documentos normativos actualizados.

2.2.3 Debilidades:

- No se cuenta con un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.
- No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial.
- No se cuenta con un plan estratégico inicial de donde se desprendan planes y/o proyectos encaminados a apoyar el cumplimiento del programa.
- No utilizan las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.
- El programa no presentó evidencia documental que permitan conocer el grado de cobertura en relación a la población potencial, la población objetivo y la población atendida.

2.2.4 Amenazas:

- Incumplimiento de proveedores externos en actividades clave del programa.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación:

- La problemática se encuentra planteada como un hecho negativo con posibilidades de ser revertido, nombrando tres factores que debe atender el programa: un servicio de transporte inadecuado, inseguro y deficiente.
- El diseño del programa cuenta con bases sólidas, sin embargo es de suma importancia trabajar en la elaboración de un diagnóstico propio que identifique su población objetivo y sus características.
- Es necesario elaborar un diagnóstico de la cobertura del programa, con el fin de identificar claramente su población potencial, población objetivo y población atendida.
- Se debe contar con una planeación estratégica con planes y proyectos a mediano y largo plazo.
- Es necesario atender los aspectos susceptibles de mejora derivados de las evaluaciones externas.
- El programa no brinda apoyos a la población objetivo, lo que no permite la recopilación de información de sus beneficiarios, así como ningún tipo de apoyo que este pudiera brindar.
- El manual de funciones y procedimientos define las actividades de apoyo, sin embargo, no contiene los diagramas de flujo de los procesos clave.
- No se identifican y cuantifican los gastos en los que se incurre para generar los servicios, especialmente en la determinación del gasto unitario.
- Los sistemas informáticos institucionales para el monitoreo del programa se consideran sólidos y robustos.
- Se cumple con la normatividad de transparencia y se brinda la información que los ciudadanos les solicitan a través de los medios oficiales, sin embargo, no fue posible encontrar los documentos normativos actualizados del programa.
- Se lleva a cabo la aplicación de encuestas de percepción de sus usuarios, sin embargo, cabe mencionar la conveniencia de que esta aplicación la realice una instancia ajena a la dependencia, con el fin de garantizar la imparcialidad del estudio.
- Durante la evaluación fue posible identificar resultados positivos en el programa, ya que estos se encuentran documentados y han sido sujetos a evaluaciones externas.

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:

1. Dar seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de las evaluaciones externas.
2. Elaborar un diagnóstico propio que incluya las causas y efectos atribuibles al problema.
3. Elaborar un plan estratégico que señale los planes a mediano y largo plazo para lograr el cumplimiento del programa.
4. Documentar una metodología para la definición y cuantificación de la población potencial y objetivo.
5. Elaborar una estrategia de cobertura documentada para atender a su población objetivo en la que especifique metas de cobertura anual.
6. Documentar plazos de revisión y actualización del problema y variables relacionadas.

7. Incluir los diagramas de flujo de los procesos clave del programa en el Manual de Funciones y Procedimientos.
8. Homologar los nombres de los indicadores de nivel Actividad con los establecidos en la MIR.
9. Agrupar los gastos del Programa en los conceptos establecidos e identificarlos por componente.
10. Asegurarse de que los documentos normativos del programa se encuentren actualizados en la página de Transparencia.

4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA
4.1 Nombre del coordinador de la evaluación: Guillermo Olguín Durán
4.2 Cargo: Director de Planeación y Evaluación
4.3 Institución a la que pertenece: Universidad Tecnológica de Tijuana
4.4 Principales colaboradores: Cruz Enrique Madrigal Arroyo y Cinthya Zulema Machado Berrelleza
4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación: guillermo.olguin@uttijuana.edu.mx
4.6 Teléfono (con clave lada): 664 969-47-00 Ext. 84708

5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA(S)
5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s): Sistema Integral de Transporte de Tijuana
5.2 Siglas: SITT
5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s): Secretaría de Desarrollo Social
5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s): Poder Ejecutivo <input checked="" type="checkbox"/> Poder Legislativo ___ Poder Judicial ___ Ente Autónomo ___
5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s): Federal ___ Estatal ___ Local <input checked="" type="checkbox"/>
5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) programa(s):
5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s): Dirección General del SITT
5.6.2 Nombre(s) de (los) titular(es) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s) (nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada): Teléfono: 664-638-4879 correo electrónico: javier.salas.sitt@gmail.com
Nombre: Javier Guadalupe Salas Espinoza Unidad administrativa: Dirección General del SITT

6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN
6.1 Tipo de contratación:
6.1.1 Adjudicación Directa ___ 6.1.2 Invitación a tres ___ 6.1.3 Licitación Pública Nacional ___ 6.1.4 Licitación Pública Internacional ___ 6.1.5 Otro: <input checked="" type="checkbox"/> (Señalar), Conforme a lo establecido en el artículo No. 6 del Reglamento de Adquisiciones, Contratación de Servicios y Arrendamientos para el Municipio de Tijuana, Baja California.
6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación: Tesorería Municipal
6.3 Costo total de la evaluación: \$80,000 Pesos

6.4 Fuente de Financiamiento: **Recursos propios**

7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN

7.1 Difusión en internet de la evaluación: **Portal de transparencia**

7.2 Difusión en internet del formato: **Portal de transparencia**

16

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”

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 “Cuestionario de Evaluación de Constancia y Resultados”

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

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

El programa tiene definidas su población objetivo en diferentes documentos, sin embargo, no define su población potencial ni presenta una metodología para su cuantificación.

Población / Documento	Reglas de Operación	POA	Fichas técnicas
Población potencial			
Población objetivo		Población de Tijuana	Ciudadano

Anexo 2 “Procedimiento para la actualización de la base de datos de beneficiarios”

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

El Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana argumenta que el objetivo principal del programa va en función de proporcionar un servicio de transporte de calidad, por lo tanto, no se otorgan apoyos, y por ende no existe un padrón de beneficiarios.

Anexo 3 “Matriz de Indicadores para Resultados del programa”

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

SECRETARÍA: SECRETARÍA DE GOBIERNO		AYUNTAMIENTO DE TIJUANA				
DEPENDENCIA: ORGANISMO MUNICIPAL PARA LA OPERACIÓN DEL SITT		MATRIZ DE INDICADORES EJERCICIO FISCAL 2018				
PROGRAMA: SITT		PRESUPUESTO:		NO. PROGRAMA: 102		
EJE PND 2013-2018: 4 MEXICO PROSPERO		EJE PED 2014-2019: 5 INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD Y EL DESARROLLO		EJE PMD 2017-2019: 4 CIUDAD SUSTENTABLE		
EJE PND 2013-2018: 4 MEXICO PROSPERO		EJE PED 2014-2019: 5 INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD Y EL DESARROLLO		NO. DE LINEA DE ACCION PMD: 4.2.2.3. Implementar los mecanismos para la planeación, operación y óptimo		
	CLASIFICACION PROGRAMATICA: 2P	PROGRAMA PRESUPUESTARIO: 3 DESEMPEÑO DE LAS FUNCIONES		CARACTERISTICAS GENERALES: P PLANEACION SEGUIMIENTO Y EVALUACION DE POLITICAS PUBLICAS		
	CLASIFICACION 3.5.6	FINALIDAD (fi): 3 DESARROLLO ECONOMICO		FUNCION (fu): 3.5 TRANSPORTE		
		SUB FUNCION (sf): 3.5.6 OTROS RELACIONADOS CON TRANSPORTE				
NIVEL	RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)	INDICADOR 1 NOMBRE DEL INDICADOR- 2 METODO DE CÁLCULO- 3 META INICIAL- 4 INTERPRETACIÓN- 5 FRECUENCIA DE MEDICIÓN- 6 TIPO- 7 SENTIDO- 8 DIMENSIÓN		UNIDAD DE MEDIDA	MEDIO DE VERIFICACIÓN	SUPUESTO O HIPÓTESIS
FIN	CONTRIBUIR A MEJORAR LA MOVILIDAD EN LA METROPOLI MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MODERNO, SEGURO Y EFICIENTE	1 Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas 2 (Informe Generado / Informe programado) * 100 TRIMESTRE 3 PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO 4 El porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas mediante informes de gestion 5 Anual 6 Estrategico 7 Ascendente 8 Eficacia		Porcentaje de cumplimiento	Informe de gestión de resultados. Anual. Disponible en http://www.sitt.org.mx	Que los diferentes grupos de Transportistas acepten y cooperen con el sistema de Transporte Masivo.
P1	LA POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE TIJUANA CUENTA CON UN TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO MODERNO, SEGURO Y EFICIENTE	1 Porcentaje de cobertura acumulada del Programa 2 (cobertura de transporte/cobertura programada)*100 TRIMESTRE 3 PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO 4 mide el porcentaje de cobertura del sistema de Transporte de acorde a las etapas de crecimiento de cobertura 5 Semestral 6 Estrategico 7 Ascendente 8 Eficacia		Porcentaje de cobertura en la Ciudad	Reporte de avance del programa. Semestral. Disponible en http://www.sitt.org.mx	Que los usuarios de Transporte público masivo confíen en el sistema y promuevan su utilización.
P1C1	UNIDADES SEGURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO IMPLEMENTADAS	1 Porcentaje de medidas de seguridad atendidas 2 (Cantidad de medidas de seguridad atendidas/ Total de medidas de seguridad dictadas) * 100 TRIMESTRE 3 PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO 4 mide el porcentaje de medidas de seguridad atendidas en relación al numero de medidas de seguridad planeadas en el control de mantenimiento 5 Trimestral 6 Estrategico 7 Descendente 8 Eficacia		Porcentaje de logro	Reporte de monitoreo CCO. Semestral. Disponible en http://www.sitt.org.mx	Que las unidades y tecnología propicien la seguridad en la utilización del sistema de transporte masivo.
P1C1A1	REALIZAR EL SERVICIO DE MANTENIMIENTO A INFRAESTRUCTURA	1 Porcentaje de Infraestructura en Buen Estado que utiliza el SITT 2 (Cant. Rep. Tec. De buen estado / Total de Reportes) * 100 TRIMESTRE 3 PRIMERO SEGUNDO TERCERO CUARTO 4 mide la cantidad de reportes o gestiones sobre condiciones de infraestructura atendidas por la dependencia correspondiente entre el Total de 5 Trimestral 6 Gestión 7 Ascendente 8 Eficacia		Porcentaje de Infraestructura en Buen Estado que utiliza el SITT	Reporte de avance de programa. Trimestral. Disponible en http://www.sitt.org.mx	La existencia de Ejecucion del Programa de Mantenimiento y Vigilancia adecuada propicia la correcta operación del sistema

NIVEL	RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)	INDICADOR				UNIDAD DE MEDIDA	MEDIO DE VERIFICACIÓN	SUPUESTO O HIPÓTESIS	
		1 NOMBRE DEL INDICADOR- 2 METODO DE CÁLCULO- 3 META INICIAL- 4 INTERPRETACIÓN- 5 FRECUENCIA DE MEDICIÓN- 6 TIPO- 7 SENTIDO- 8 DIMENSIÓN							
P1C1A2	IMPLEMENTAR PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO Y SUPERVISION PARA LAS UNIDADES	1	Porcentaje de Cumplimiento de programa de Mantenimiento.				Porcentaje de Cumplimiento de programa de Mantenimiento	Reporte de avance de programa. Trimestral. Disponible en http://www.sitt.org.mx	Que los supervisores ejecuten los programas adecuados para el control y mantenimiento de flota.
		2	(Unidades atendidas / Unidades programadas para mantenimiento) * 100						
		TRIMESTRE							
		3	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			100%	100%	100%	100%			
		4	Mide el porcentaje de las unidades que se les dio mantenimiento en el periodo de las unidades que se						
		5	Trimestral						
		6	Gestión						
P1C2	CALIDAD DE SERVICIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO PROPORCIONADO	1	Porcentaje de usuarios satisfechos con el servicio				Porcentaje	Informe sobre evaluaciones aplicadas. Semestral. Disponible en http://www.sitt.org.mx	La modernización y mantenimiento de la flota, la capacitación del personal, mantenimiento de la Infraestructura, usuarios que evalúen el servicio; generen un sistema mas eficiente
		2	(Encuestas satisfactorias/Encuestas levantadas)*100						
		TRIMESTRE							
		3	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			95%	95%	98%	98%			
		4	A mayor porcentaje obtenido, mayor es la satisfacción del servicio Transporte Público Masivo						
		5	Trimestral						
		6	Estrategico						
P1C2A1	DAR SEGUIMIENTO A PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN A CHOFERES	1	Porcentaje de Choferes Capacitados				Porcentaje de Choferes Capacitados	Informes emitidos por la Empresa SITT SA	Los choferes asisten a curso de capacitación para brindar un mejor servicio.
		2	(Choferes Capacitados / Total de Choferes) * 100						
		TRIMESTRE							
		3	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			98%	98%	100%	100%			
		4	El porcentaje de los Choferes del SITT Capacitados						
		5	Trimestral						
		6	Gestión						
P1C2A2	DAR SEGUIMIENTO AL SISTEMA DE CONTROL Y MONITOREO DE FLOTA	1	Porcentaje de cumplimiento de Itinerario de las unidades del SITT				Porcentaje de cumplimiento de Itinerario de las unidades del SITT	Reporte de monitoreo CCO. Mensual. Disponible en http://www.sitt.org.mx	El sistema tecnologico de monitoreo funciona correctamente
		2	(Itinerarios cumplidos / Total de Itinerarios) * 100						
		TRIMESTRE							
		3	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			98%	98%	98%	98%			
		4	Mide el porcentaje de cumplimiento de rutas de las unidades.						
		5	Trimestral						
		6	Gestión						
P1C2A3	MONITOREAR LA ADECUADA ATENCION A MUJERES, NIÑOS, PERSONAS DE 3ER. EDAD Y CAPACIDADES DIFERENTES	1	Porcentaje de atencion en materia de perspectiva de genero				Porcentaje de Cumplimiento de equidad de Genero	Reporte de incidentes a traves del monitoreo del Centro de Control. Trimestra. Disponible en http://www.sitt.org.mx	La implementación de Camaras de Video Vigilancia conectadas al Centro de Control y Monitoreo funcionen para monitorear durante el viaje de los usuarios.
		2	(Usuarios del SITT afectados/Total de usuarios del SITT atendidos)* 100						
		TRIMESTRE							
		3	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			100%	100%	100%	100%			
		4	Mide la atencion brindada a los usuarios del SITT que reciban una adecuada atencion, sin agresiones ni maltratos.						
		5	Trimestral						
		6	Gestión						
P1C3	CONTROL Y SUPERVISIÓN DE TARIFAS ATENDIDAS	1	Porcentaje de cumplimiento en la supervision y control				Porcentaje	Reporte de avance de programa. Trimestral. Disponible en http://www.sitt.org.mx	Que las tarifas sean reguladas y respetadas
		2	(Quejas atendidas/Quejas recibidas) * 100						
		TRIMESTRE							
		3	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	CUARTO			
			100%	100%	100%	100%			
		4	Mide el porcentaje de cumplimiento se supervision y control de las tarifas del transporte SITT						
		5	Trimestral						
		6	Gestión						

NIVEL	RESUMEN NARRATIVO (OBJETIVOS)	INDICADOR				UNIDAD DE MEDIDA	MEDIO DE VERIFICACIÓN	SUPUESTO O HIPÓTESIS	
		1 NOMBRE DEL INDICADOR- 2 METODO DE CÁLCULO- 3 META INICIAL- 4 INTERPRETACIÓN- 5 FRECUENCIA DE MEDICIÓN- 6 TIPO- 7 SENTIDO- 8 DIMENSIÓN							
P1C3A1	DAR SEGUIMIENTO AL SISTEMA DE CONTROL DE RECAUDO	1	Porcentaje de cumplimiento de sistema de recaudo			Porcentaje de cumplimiento de sistema de recaudo	Reporte de ingresos emitido por Centro de Recaudo. Mensual. Disponible en http://www.sitt.org.mx o emisiones de reportes de Fideicomiso.	Que el sistema de recaudo funcione adecuadamente sin interrupciones	
		2	(reportes de cumplimiento realizados/ reportes programados) * 100						
		TRIMESTRE							
		3	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO				CUARTO
			80%	85%	100%				100%
		4	Mide la disponibilidad y cumplimiento del sistema de recaudo						
		5	Trimestral						
		6	Gestión						
7	Ascendente								
8	Eficiencia								
P1C3A2	DESARROLLAR E IMPLEMENTAR CAMPAÑAS DE DIFUSIÓN AL USUARIO	1	Porcentaje de Cumplimiento de Campañas de difusión del sistema de transporte masivo			Porcentaje de difusión de programas	Informe de Campañas realizadas. Trimestral. Disponible en http://www.sitt.org.mx o http://www.tijuana.gob.mx	Los usuarios conocen el sistema a través de las campañas de difusión.	
		2	(Campañas Ejecutadas / Campañas programadas) * 100						
		TRIMESTRE							
		3	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO				CUARTO
			90%	95%	100%				100%
		4	Porcentaje de Cumplimiento de Campañas						
		5	Trimestral						
		6	Gestión						
7	Ascendente								
8	Eficiencia								
P1C3A3	GESTIONAR Y DIRIGIR EL PROGRAMA OPERATIVO ANUAL	1	Porcentaje de cumplimiento del Programa Anual de Trabajo			Porcentaje de cumplimiento del Programa Anual de Trabajo	Reporte de avance de programa. Trimestral. Disponible en http://www.sitt.org.mx	Se cuente con los recursos para la realización de las actividades del POA, exista voluntad y cooperación ciudadana para el uso del SITT.	
		2	(Suma del cumplimiento de metas de los programas realizados / Suma de metas programadas)*100						
		TRIMESTRE							
		3	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO				CUARTO
			98%	98%	98%				98%
		4	Mide el porcentaje de cumplimiento del Programa Anual de Trabajo						
		5	Trimestral						
		6	Gestión						
7	Ascendente								
8	Eficiencia								
NOMBRE Y FIRMA DE RESPONSABLE DEL PROGRAMA:		NOMBRE Y FIRMA DEL DIRECTOR/DELEGADO:							
C.P. KENIA HIJAR PORTILLO		C.P. KENIA HIJAR PORTILLO							

Anexo 4 "Indicadores"

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

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	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas	$(x()/y())*100$ x informe generado y informe programado	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Ascendente
Propósito	Porcentaje de cobertura del programa	$(x()/y())*100$ x cobertura de transporte y cobertura programada	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Ascendente
Componente	Porcentaje de medidas de seguridad atendidas	$(x()/y())*100$ x cantidad de medidas de seguridad atendidas y total de medidas de seguridad dictadas	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Descendente
Componente	Porcentaje de usuarios satisfechos con el servicio	$((x()/y()))*100$ x encuestas satisfactorias y encuestas levantadas	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	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
Componente	Porcentaje de cumplimiento en la supervisión y control	$(x()/y())*100$ x quejas atendidas y quejas recibidas	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de cumplimiento de actividades	$((x()/y()))*100$ x cant. rep. tec. de buen estado y total de reportes	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de cumplimiento de actividades	$((x()/y()))*100$ x unidades atendidas y unidades programadas para mantenimiento	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de cumplimiento de actividades	$(x()/y())*100$ x choferes capacitados y total de choferes	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de cumplimiento de actividades	$(x()/y())*100$ x itinerarios cumplidos y total de itinerarios	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de cumplimiento de actividades	$((x()/y()))*100$ x usuarios del SITT afectados y total de usuarios del SITT atendidos	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de cumplimiento de actividades	$(x()/y())*100$ x reporte de cumplimiento realizados y reportes programados	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Ascendente
Actividad	Porcentaje de cumplimiento de actividades	$(x()/y())*100$ x campañas ejecutadas y campañas programadas	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	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	Porcentaje de cumplimiento de actividades	$(x()/y())*100$ suma de cumplimiento de metas de los programas realizados x y suma de metas programadas	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Si	Si	Ascendente

Anexo 5 "Metas del programa"

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

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	Porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas	0%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa el porcentaje de cumplimiento de acciones realizadas mediante informes de gestión.	Sí	Meta sin programación	
Propósito	Porcentaje de cobertura del programa	95%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa el porcentaje de cobertura del Sistema de Transporte acorde a las etapas de crecimiento de cobertura.	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	
Componente	C1 Porcentaje de medidas de seguridad atendidas	90%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa el porcentaje de medidas de seguridad atendidas en relación al número de medidas de seguridad planeadas en el control de mantenimiento.	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	
Componente	C2 Porcentaje de usuarios satisfechos con el servicio	95%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa el grado de satisfacción del servicio Transporte Público Masivo.	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	
Componente	C3 Porcentaje de cumplimiento en la supervisión y control	100%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa el porcentaje de cumplimiento de supervisión y control de las tarifas del transporte SITT.	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	
Actividad	1.1 Porcentaje de	95%	Sí	La unidad de medida	Sí	Este indicador representa el	Sí	Es factible alcanzar la	

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
	Infraestructura en buen estado que utiliza el SITT			corresponde con el nombre del indicador.		porcentaje de reportes o gestiones sobre condiciones de infraestructura atendidas por la dependencia correspondiente en relación al total de reportes entregados.		meta establecida.	
Actividad	1.2 Porcentaje de cumplimiento de programa de Mantenimiento	100%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa el porcentaje de las unidades que se les dio mantenimiento en el periodo en relación con las unidades que se programan a mantenimiento.	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	
Actividad	2.1 Porcentaje de choferes capacitados	98%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa el porcentaje de los choferes del SITT capacitados.	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	
Actividad	2.2 Porcentaje de cumplimiento de Itinerario de las unidades del SITT	98%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa el porcentaje de cumplimiento de rutas de las unidades.	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	
Actividad	2.3 Porcentaje de atención en materia de perspectiva de género	100%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa el porcentaje de la atención brindada a los usuarios del SITT que reciben una adecuada atención, sin agresiones ni maltratos.	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	
Actividad	3.1 Porcentaje de cumplimiento de sistema de recaudo	85%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa la disponibilidad y cumplimiento del sistema de recaudo.	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	
Actividad	3.2 Porcentaje de cumplimiento de campañas de difusión del Sistema de Transporte Masivo	95%	Sí	La unidad de medida corresponde con el nombre del indicador.	Sí	Este indicador representa el porcentaje de cumplimiento de campañas.	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	
Actividad	3.3 Porcentaje de cumplimiento del Programa	98%	Sí	La unidad de medida corresponde con el	Sí	Este indicador representa el porcentaje de cumplimiento del	Sí	Es factible alcanzar la meta establecida.	

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
	Anual de Trabajo			nombre del indicador.		Programa Anual de Trabajo.			

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

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

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
Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018	Programa Sectorial	Secretaría de Comunicaciones y Transporte	Generar condiciones para una movilidad moderna y eficiente de personas	Población mexicana	N/A	Nacional	Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018	No	Sí	El programa contribuye al propósito del programa sectorial

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

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

No.	Aspectos susceptibles de mejora	Actividades	Área responsable	Fecha de término	Resultados esperados	Productos y/o evidencia	Avance (%)	Identificación del documento probatorio	Observaciones
1	Elaboración de un diagnóstico que justifique de manera clara la intervención del programa								
2	Revisar el Fin pues solo se mide el proceso y no es estratégico o encaminado a promover el desempeño								
3	Definir tiempos para la revisión y actualización de las necesidades prioritarias del programa								
4	Realizar evaluaciones externas que permitan conocer si existen ASM que permitan la mejora del programa								
5	Establecer planes de trabajo para el cumplimiento de las actividades establecidas								
6	Establecer mediante un análisis si existe la contribución hacia algún tipo de programa								
7	Generar reportes para identificar las categorías de operación, mantenimiento, capital o unitario a través de un sistema informático								

Durante la evaluación de Consistencia y Resultados realizada al programa en el ejercicio fiscal 2017 resultaron 7 recomendaciones como Aspectos Susceptibles de mejora, sin embargo, los entrevistados aseguraron desconocer el tema, por lo que, del total de los aspectos susceptibles de mejora clasificados como específicos, el 100% de ellos no han sido solventados y justificaron la situación de cambio de administración.

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

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

No se encontró ni presentó evidencia documental del seguimiento de los aspectos susceptibles de mejora.

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

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

Con respecto a las recomendaciones realizadas por parte de la evaluación externa realizada en 2017, los entrevistados aseguraron desconocer el tema justificando cambio de administración.

Anexo 10 "Evolución de la Cobertura"

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

Tipo de Población	Unidad de Medida	2014	2015	2016	2017	2018
P. Potencial						
P. Objetivo	Ciudadano					
P. Atendida						
$\frac{P. A \times 100}{P. O}$	%	%	%	%	%	%

En la evidencia documental proporcionada por la dependencia no es posible determinar el grado de cobertura que se tiene debido a que no se realiza un diagnóstico para evaluar dicha cobertura.

Anexo 11 “Información de la Población Atendida”

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

En la evidencia documental proporcionada por la dependencia no es posible determinar el grado de cobertura que se tiene debido a que no se realiza un diagnóstico para evaluar dicha cobertura.

Anexo 12 “Diagramas de flujo de los Componentes y procesos claves”

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

En el Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, mismo que contiene los diagramas de flujo de sus actividades secundarias, solamente se pudo identificar el diagrama de flujo correspondiente a la Actividad 3.3 “Gestionar y dirigir el Programa Operativo Anual”, el cual se presenta a continuación:

No	Unidad	Responsable	Flujograma	Observaciones
1	Area de presupuesto	Jefe		Realizar analisis
2	Administracion	Director		Se presenta propuesta de modificacion presupuestal a la Tesoreria Municipal para su analisis y Vo Bo. Departamento administrativo elabora propuesta para aprobacion de Junta de Gobierno.
3	Area de presupuesto Administracion Direccion General	Jefe Director Director		Programación y Gasto Interno recibe los cheques y/o autorizacion para registrar devengado en sistema de contabilidad
4	Programación y Presupuesto Auxiliar Contable	Jefe Encargado		Se le da el debido seguimiento en el proceso de autorizacion.
5	Administracion Programación y Presupuesto	Direccion Jefe		Se obtiene la certificacion de cabildo/Aprobacion Tesoreria Municipal sobre el tramite presupuestal solicitado.
6	Programación y Presupuesto Auxiliar Contable	Jefe Encargado		El area de presupuesto carga en sistema de presupuesto para estar en condiciones de ejercerlo.
7	Programación y Presupuesto	Jefe		

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

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

Capítulos de gasto	Partida	Concepto del Gasto	Total
10000: SERVICIOS PERSONALES	11000	Remuneraciones al personal de carácter permanente	744,206.00
	12000	Remuneraciones al personal de carácter transitorio	1,587,192.00
	13000	Remuneraciones adicionales y especiales	1,986,528.00
	14000	Seguridad social	0.00
	15000	Otras prestaciones sociales y económicas	1,440,658.00
	16000	Previsiones	0.00
	17000	Pago de estímulos a servidores públicos	0.00
	Subtotal de Capítulo 10000		
20000: MATERIALES Y SUMINISTROS	21000	Materiales de administración, emisión de documentos y artículos oficiales	229,924.00
	22000	Alimentos y utensilios	33,666.00
	23000	Materias primas y materiales de producción y comercialización	0.00
	24000	Materiales y artículos de construcción y de reparación	14,072.00
	25000	Productos químicos, farmacéuticos y de laboratorio	150,000.00
	26000	Combustibles, lubricantes y aditivos	47,844.00
	27000	Vestuario, blancos, prendas de protección y artículos deportivos	26,346.00
	28000	Materiales y suministros para seguridad	0.00
	29000	Herramientas, refacciones y accesorios menores	40,000.00
	Subtotal de Capítulo 20000		
30000: SERVICIOS GENERALES	31000	Servicios básicos	487,939.00
	32000	Servicios de arrendamiento	73,155.00
	33000	Servicios profesionales, científicos, técnicos y otros servicios	18,303,363.00
	34000	Servicios financieros, bancarios y comerciales	17,944.00
	35000	Servicios de instalación, reparación, mantenimiento y conservación	337,743.00
	36000	Servicios de comunicación social y publicidad	377,912.00
	37000	Servicios de traslado y viáticos	40,666.00
	38000	Servicios oficiales	36,532.00
	39000	Otros servicios generales	672,024.00
	Subtotal de Capítulo 30000		
40000: TRANSFERENCIAS, ASIGNACIONES, SUBSIDIOS Y OTRAS AYUDAS	41000	Transferencias internas y Asignaciones al sector público	0.00
	42000	Transferencias al resto del sector público	0.00
	43000	Subsidios y subvenciones	0.00
	44000	Ayudas sociales	0.00

Capítulos de gasto	Partida	Concepto del Gasto	Total
	45000	Pensiones y jubilaciones	0.00
	46000	Transferencias a fideicomisos, mandatos y otros análogos	0.00
	47000	Transferencias a la Seguridad Social	0.00
	48000	Donativos	0.00
	49000	Transferencias al exterior	0.00
	Subtotal de Capítulo 40000		
50000: BIENES MUEBLES E INMUEBLES	51000	Mobiliario y equipo de administración	888,246.00
	52000	Mobiliario y equipo educacional y recreativo	20,000.00
	53000	Equipo e instrumental médico y de laboratorio	0.00
	54000	Vehículos y equipo de transporte	0.00
	55000	Equipo de defensa y seguridad	0.00
	56000	Maquinaria, otros equipos y herramientas	90,000.00
	57000	Activos biológicos	0.00
	58000	Bienes inmuebles	0.00
	59000	Activos intangibles	125,000.00
	Subtotal de Capítulo 50000		
60000: INVERSIÓN PÚBLICA	61000	Obra pública en bienes de dominio público	0.00
	62000	Obra pública en bienes propios	0.00
	63000	Proyectos productivos y acciones de fomento	0.00
	Subtotal de Capítulo 60000		
70000: INVERSIÓN PÚBLICA	71000	Inversiones para el fomento de actividades productivas	0.00
	72000	Acciones y participaciones de capital	0.00
	73000	Compra de títulos y valores	0.00
	74000	Concesión de préstamos	0.00
	75000	Inversiones en fideicomisos, mandatos y otros análogos	0.00
	76000	Otras inversiones financieras	0.00
	79000	Provisiones para contingencias y otras erogaciones especiales	0.00
	Subtotal de Capítulo 70000		
80000: PARTICIPACIONES Y APORTACIONES	81000	Participaciones	0.00
	83000	Aportaciones	0.00
	85000	Convenios	0.00
	Subtotal de Capítulo 80000		
90000: DEUDA PÚBLICA	91000	Amortización de la deuda pública	0.00
	92000	Intereses de la deuda pública	0.00
	93000	Comisiones de la deuda pública	0.00
	94000	Gastos de la deuda pública	0.00
	95000	Costo por coberturas	0.00
	96000	Apoyos financieros	0.00
	99000	Adeudos de ejercicios fiscales anteriores (ADEFAS)	0.00
	Subtotal de Capítulo 90000		

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

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta (2018)	Valor alcanzado (2018)	Avance (%)	Justificación
Fin	Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente	Anual	0%	0%	0.00%	Meta sin programación
Propósito	La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente	Semestral	95%	95%	100.00%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Unidades seguras de transporte público masivo implementadas	Trimestral	90%	90%	100.00%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Calidad de servicio en el transporte público masivo proporcionado	Trimestral	95%	95%	100.00%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Control y supervisión de tarifas atendidas	Trimestral	100%	100%	100.00%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Realizar el servicio de mantenimiento e infraestructura	Trimestral	95%	95%	100.00%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Implementar programas de mantenimiento y supervisión para las unidades	Trimestral	100%	100%	100.00%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Dar seguimiento a programas de capacitación a choferes	Trimestral	98%	98%	100.00%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Dar seguimiento del sistema de control y monitoreo de flota	Trimestral	98%	70%	71.43%	Falta complementación de tecnología
Actividad	Monitorear la adecuada atención a mujeres, niños, personas de la tercera edad y capacidades diferentes	Trimestral	100%	100%	100.00%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Dar seguimiento al sistema de control de recaudo	Trimestral	85%	70%	82.35%	Falta la integración de tarjetas
Actividad	Desarrollar e implementar campañas de difusión al usuario	Trimestral	95%	95%	100.00%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Gestionar y dirigir el Programa Operativo Anual	Trimestral	98%	98%	100.00%	Meta alcanzada satisfactoriamente

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

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

La instancia evaluadora del grado de satisfacción de la población atendida fue la misma dependencia.

Fecha: 02/08/18
Hora: 11:02
Encuestador: Armando

SITTemueve
SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE TIJUANA

SITIO DE ENCUESTA
Terminal Insurgentes
Terminal Centro
A bordo. Sentido:

Estimado usuario sus quejas y sugerencias nos ayudan a servirle mejor. Gracias por su aporte.

ENCUESTA DE SATISFACCIÓN

Tipo de usuario:
General Ama de casa Empleado Estudiante Empresario Funcionario de Gobierno Jubilado Desempleado Discapacitado 3ra. Edad

Sexo: Hombre Mujer Edad: 32

Motivo del Viaje: Trabajo Escuela Recreación/Diversión Médico Trámites Administrativos Compras Visita Familiares Casa

Cada cuanto utilizas el SITT:
Todos los días De Lunes a Viernes Fines de Semana Una Vez al Mes Otro 1ra vez

¿Señale que ruta usas?
Insurgentes - Terrazas del Valle Insurgentes - Maclavio Rojas (La Morita) Insurgentes - 5 y 10 Ninguna
Insurgentes - Valle de las Palmas Insurgentes - Gato Bronco/Garita Otay Troncal 102
Terminal Insurgentes - Centro Terminal Centro - Insurgentes Ambas

¿Como llegas a la Estación?
 En Alimentador Caminando De Raite Uber Bicicleta Calafia Otro, Cuál?

¿Cuánto tiempo tardas desde que sales de tu destino a unirse al sistema? 0-15 min. 16 min.-30 min. 31 min.-1 hr Mas de 1 hr.

¿Qué ruta alimentadora crees que haga falta?

¿Cómo consideras el servicio del SITT del 1 al 10?, Califica los siguientes servicios:

Comodidad <input type="checkbox"/>	Limpieza <input checked="" type="checkbox"/>	Trato del Operador <input type="checkbox"/>
Económico <input type="checkbox"/>	Accesible <input type="checkbox"/>	Rápido <input type="checkbox"/>

¿En qué horario utilizas el servicio?
5:00 A.M. - 11:00 A.M. 12:00 P.M. - 6:00 P.M. 7:00 P.M. - 11:00 P.M.

¿Ha tenido alguna vez problemas con nuestro servicio?
Si No

En caso de ser Sí, ¿cuál?
Recomendaría usted nuestros servicios? Si No

¿Por qué?
¿Tiene alguna sugerencia para mejorar la prestación o calidad del servicio que ofrece el SITT?

Desea que lo contactemos, por favor deje sus datos.
Nombre y Teléfono:
Correo electrónico:

00000039

¡Gracias!

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

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018

PROGRAMA:					
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	SITUACIÓN
	Fortaleza 2017		Fortaleza 2018		
	1. Justificación del programa a través del documento diagnóstico Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población Tijuana, B.C. 2008-2030	3	1. Cuenta con una justificación teórica documentada que sustenta el tipo de intervención que el programa lleva a cabo	3	Se mantiene
	2. Programa vinculado con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013-2018	4	2. El Propósito del programa está vinculado y tiene coincidencias o complementariedad con los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013-2018, así como con uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.	4, 5, 6, 13	Se mantiene
	3. Los Componentes, el Propósito y el Fin de la MIR se encuentran claramente identificados en Reglamento Interno	10	3. Es posible identificar el resumen narrativo de la MIR en el documento normativo del programa	10	Se mantiene
	4. Los indicadores de la MIR cumplen con las características para evaluar la efectividad del programa	12			Se identifica una oportunidad
	Oportunidad 2017		Oportunidad 2018		
DISEÑO	1. Revisión del proceso de determinación del problema	1			Se propone como una debilidad
			1. Existe un diagnóstico del problema dentro del Plan Municipal de Desarrollo 2017-2019, sin embargo, no se cuenta con un diagnóstico documentado propio	2	Considerado previamente como una debilidad, se propone como una oportunidad al contar con un diagnóstico general en el PMD
			2. Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con las características establecidas, pero tienen el mismo nombre	11, 12	Se identifica una oportunidad
	Debilidad 2017		Debilidad 2018		
	1. Sin documentación de la elaboración de un diagnóstico previo del problema,	2	1. No se cuenta con un documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema.	1, 2	Se mantiene al no contar con un documento en el que se defina el plazo de revisión y actualización del proceso de revisión del problema
2. Establecimiento de fecha de revisión y actualización del programa	2			Se mantiene	
3. Carencia de diagnóstico para establecer datos referentes a la población objetivo y potencial	7	2. No se cuenta con un documento que defina como tal la población potencial.	7	Se mantiene	
	Amenaza 2017		Amenaza 2018		
	1. Sistemas externos que proporcionan información del programa	11			Se propone como una amenaza
	2. Cambios en los programas federales	13			No se considera como amenaza

PROGRAMA:					
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	SITUACIÓN
PLANEACIÓN Y ORIENTACIÓN A RESULTADOS	Fortaleza 2017		Fortaleza 2018		
			1. El programa cuenta con un Programa Operativo Anual que se apega a la Metodología del Marco Lógico	15	Se considera como fortaleza
	1. Emisión de reportes para conocer el resultado de sus indicadores	22	2. El programa recolecta información para monitorear su desempeño y generar sus avances trimestrales en el SIAC y en el SAACG.	22	Se mantiene
	Oportunidad 2017		Oportunidad 2018		
	1. Evaluaciones externas	16			Se atiende la oportunidad, por lo que se propone como fortaleza
	Debilidad 2017		Debilidad 2018		
	1. Falta de planeación estratégica inicial	14	1. No se cuenta con un plan estratégico inicial de donde se desprendan planes y/o proyectos encaminados a apoyar el cumplimiento del programa.	14	Se mantiene
	2. Falta de planes de trabajo	15			Se propone como fortaleza
			2. No utilizan las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados.	16, 17, 18, 19, 20	Al no atender las Acciones Susceptibles de Mejora de evaluaciones anteriores, se propone como una debilidad
	3. Sin contribución a algún programa sectorial, especial, institucional o nacional	21			No aplica
Amenaza 2017		Amenaza 2018			
1. Programas estandarizados para dependencias municipales de gobierno	22			Se propone como fortaleza	

PROGRAMA:					
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	SITUACIÓN
COBERTURA Y FOCALIZACIÓN	Fortaleza 2017		Fortaleza 2018		
	Oportunidad 2017		Oportunidad 2018		
	1. Elaboración de estrategia de cobertura para la atención de la población objetivo	23	1. Se define la población objetivo y es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, pero carece de metas de cobertura anual	23	Se mantiene
	Debilidad 2017		Debilidad 2018		
	1. Sin evidencia de mecanismos para identificar a la población objetivo	24			No aplica
	2. Sin evidencia documental para determinar el grado de cobertura del programa	25	1. El programa no presentó evidencia documental que permitan conocer el grado de cobertura en relación a la población potencial, la población objetivo y la población atendida.	25	Se mantiene
Amenaza 2017		Amenaza 2018			

PROGRAMA:					
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	SITUACIÓN
OPERACIÓN	Fortaleza 2017		Fortaleza 2018		
	1. El programa brinda un servicio al público en general	27			No aplica
	2. Sistemas informáticos eficientes	40	1. El programa recolecta información para monitorear su desempeño y generar sus	40	Se mantiene

			avances trimestrales en el SIAC y en el SAACG.		
	3. Mecanismos de transparencia y rendición de cuentas	42			Se propone como oportunidad
	Oportunidad 2017		Oportunidad 2018		
	1. Diagramas de flujo generales del proceso	26	1. Se cuenta con un Manual de Funciones y Procedimientos que se apega al documento normativo, sin embargo, no contiene los diagramas de flujo de las actividades clave.	26, 34, 35	Se mantiene
	2. Identificar los capítulos del gasto en un informe	38	2. El programa identifica y cuantifica los gastos pero no los agrupa por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital y gasto unitario.	38	Se mantiene
			3. Se cuenta con un portal de Transparencia, sin embargo, éste no contiene los documentos normativos actualizados.	42	Se propone como oportunidad
	Debilidad 2017		Debilidad 2018		
	1. Falta de mecanismos para el seguimiento a las acciones otorgadas al ciudadano	35			Se propone como oportunidad
	2. Sin cambios en el documento normativo para agilizar el proceso de apoyo a los solicitantes	36			No aplica
	Amenaza 2017		Amenaza 2018		
	1. Subsidio municipal	39			No se considera como amenaza
	2. Evaluación realizada antes de concluir el año para definir el grado de avance del Fin pues se mide de forma anual	41	1. Incumplimiento de proveedores externos en actividades clave del programa.	41	Lo que se considera como amenaza es la dependencia de proveedores externos para el cumplimiento de las metas del programa

PROGRAMA:					
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	SITUACIÓN
	Fortaleza 2017		Fortaleza 2018		
PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN ATENDIDA	1. Evaluación de la satisfacción de su población	43	1. El programa cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida.	43	Se mantiene
	Oportunidad 2017		Oportunidad 2018		
	Debilidad 2017		Debilidad 2018		
	Amenaza 2017		Amenaza 2018		

PROGRAMA:					
APARTADO	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	FORTALEZA Y OPORTUNIDA / DEBILIDAD O AMENAZA	#	SITUACIÓN
	Fortaleza 2017		Fortaleza 2018		
MEDICION DE RESULTADOS	1. Documentar resultados a nivel de Fin y Propósito en la MIR	44	1. El programa documenta sus resultados a nivel de Fin y Propósito	44	Se mantiene
			2. El programa cumple con el Propósito y contribuye al Fin	45, 46	Se propone como fortaleza
	Oportunidad 2017		Oportunidad 2018		
	1. Evaluaciones externas	46			Se propone como fortaleza
	2. Estudios o evaluaciones nacionales e internacionales	48			No aplica
	3. Evaluaciones de impacto	50			No aplica
	Debilidad 2017		Debilidad 2018		
Amenaza 2017		Amenaza 2018			
	1. Evaluación realizada antes de concluir el año	45			No se considera como amenaza

Anexo 17 “Cuestionario de Evaluación de Constancia y Resultados”

Nombre del Programa: Sistema Integral de Transporte de Tijuana

Modalidad: Consistencia y Resultados

Dependencia/Entidad: Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana

Unidad Responsable: Dirección General del SITT

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2018



XXII
AYUNTAMIENTO
TIJUANA



Universidad Tecnológica de *Tijuana*

Sistema Integral de Transporte de Tijuana

ÍNDICE

1	Introducción	3
1.1	Objetivo del programa entidad	4
1.2	Funciones y servicios	5
1.3	Estructura Orgánica	7
2	Instrumento de evaluación de consistencia y resultados	8
2.1	Diseño	9
2.2	Planeación y orientación a resultados	20
2.3	Cobertura y focalización	24
2.4	Operación	26
2.5	Percepción de la población atendida	38
2.6	Medición de resultados	39
3	Resultados de la evaluación de consistencia y resultados	43
3.1	Resumen nivel de cumplimiento	44
3.2	Valoración final del programa	46

1

Introducción

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

La Ley General de Desarrollo Social en sus artículos 72 al 80 establece que el objetivo de la evaluación de la política de desarrollo social es revisar periódicamente el cumplimiento del objetivo social de los programas, metas y acciones de la misma, para corregirlos, modificarlos, adicionarlos, reorientarlos o suspenderlos total o parcialmente.

Asimismo, los Lineamientos Generales para la Evaluación de los programas Federales de la Administración Pública Federal, emitidos por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en su numeral décimo sexto fracción I, inciso a, establecen los tipos de evaluación, entre los que se encuentra la evaluación de consistencia y resultados, la cual analiza sistemáticamente el diseño y desempeño global de los programas federales, para mejorar su gestión y medir el logro de sus resultados con base en la matriz de indicadores.

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

Este tipo de evaluación analiza la lógica y congruencia en el diseño del programa, su vinculación con la planeación sectorial y nacional, la consistencia entre el diseño y la normatividad aplicable, así como las posibles complementariedades y/o coincidencias con otros programas federales.

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

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

Asimismo, permite 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.

Además, esta evaluación permite 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. Por último, también permite examinar los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado.

En resumen, la evaluación de consistencia y resultados permite contar con un diagnóstico sobre la capacidad institucional, organizacional y de gestión de los programas orientada hacia resultados, además de proveer información que retroalimente el diseño, la gestión y los resultados de los programas.

1.1**Objetivo del programa entidad**

El SITT es la composición de infraestructura especializada para la operación del transporte público masivo en Tijuana, cuyas eficiencias administrativas y tecnológicas conforman rutas de servicio a través de autobuses de alta capacidad que, en su conjunto, responden a una sustentabilidad y sostenibilidad. De aquí se desprende la conjugación de rutas de tipo Troncal, Pre Troncal y Alimentadoras, mismas que otorgan calidad, seguridad y rapidez al usuario en su traslado.

El SITT forma parte de las acciones que el Gobierno Municipal impulsa para mejorar la movilidad de Tijuana. Es un sistema de transporte público masivo que por sus características, será más rápido, seguro y confiable para los pasajeros. Está basado en el modelo denominado BRT (Bus Rapid Transit) que ha tenido gran éxito en los últimos años en numerosas ciudades del mundo.

VISIÓN

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.

MISIÓN

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.

OBJETIVO

Aumentar los niveles de eficiencia y seguridad operativa del Transporte Público, mediante la implementación de un modelo de transporte masivo integral.

1.2 Funciones y servicios

El Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, en términos de su Acuerdo de Creación, tiene las siguientes atribuciones y funciones:

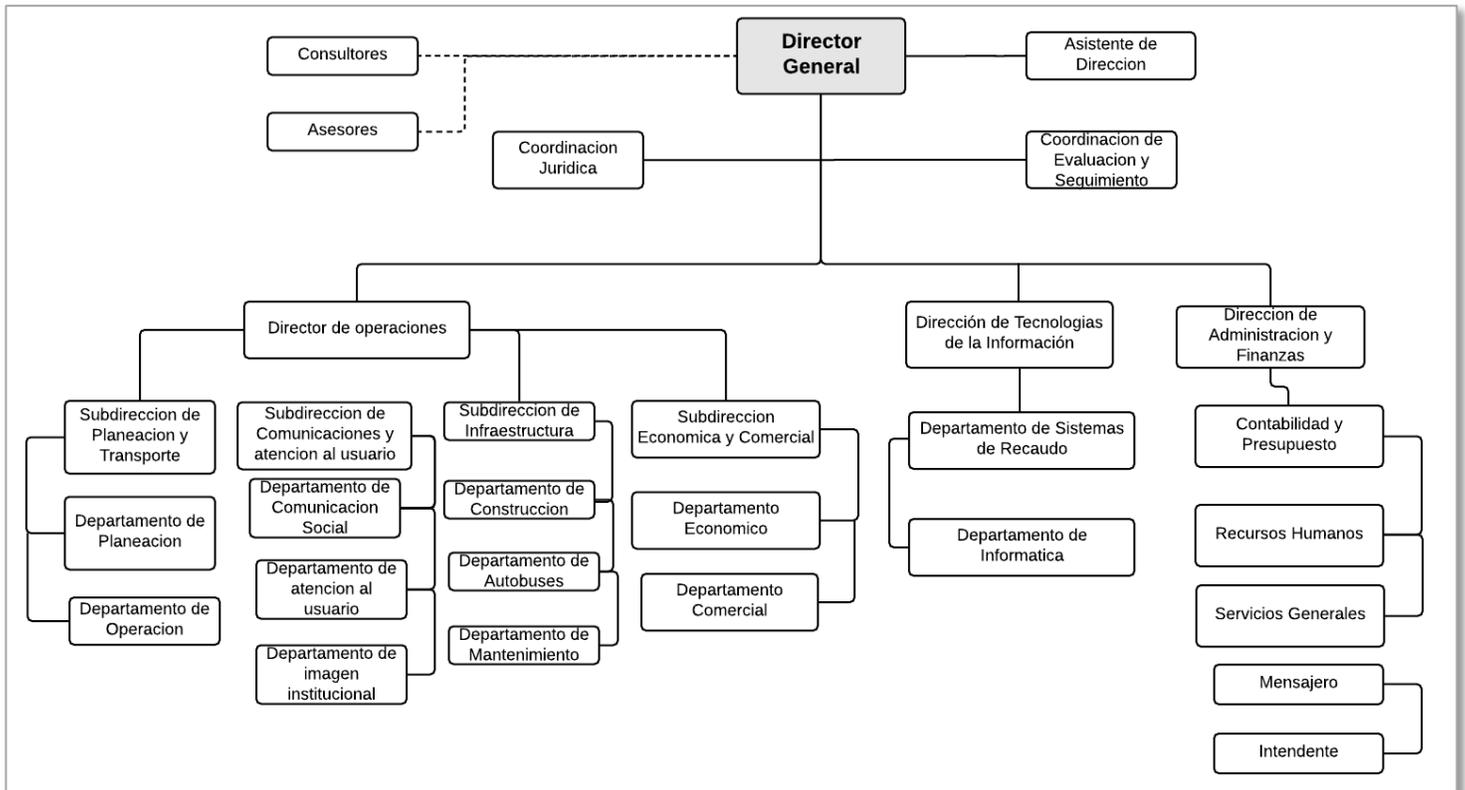
- I. La gestión, planeación, administración, operación, control, construcción, mantenimiento y conservación del denominado Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.
- II. La administración, operación, mantenimiento y conservación de vialidades, portales terminales, sitios y cualquier otro espacio público o privado que tenga injerencia directa con la operación del sistema, para lo cual determinará las explotaciones colaterales que conforme a las condiciones físicas, tecnológicas y de utilización del Sistema pueda llevarse a cabo para promover y beneficiar la prestación del servicio público de transporte masivo, entendido el “Sistema” como el conjunto de la infraestructura y las actividades de gestión, planeación, organización, administración, control, dirección, explotación, construcción, mantenimiento y conservación asociadas a la operación y el recaudo del servicio integral público de transporte colectivo urbano y suburbano masivo de pasajeros en el espacio Municipal de Tijuana, Baja California.
- III. Construir la infraestructura asociada al Sistema en los plazos que de acuerdo al modelo operacional y la administración del recurso se tengan contemplados previamente en la planeación del SITT.
- IV. Establecer, conforme a los planes de desarrollo Nacional, Estatal y Municipal, las políticas, lineamientos y objetivos para el servicio público de transporte colectivo urbano y suburbano Masivo en el sistema de transporte masivo en el Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.
- V. Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el área de influencia del Sistema.
- VI. Ejercer las funciones de coordinación interinstitucional en el ámbito de metropolización.
- VII. Administrar los recursos financieros, materiales y humanos de los que se disponga, para el cumplimiento de sus atribuciones.
- VIII. Elaborar, contratar, consultar, evaluar y aprobar los proyectos de infraestructura del transporte que requiera el Municipio en su área específica de influencia, así como promover y dar seguimiento a la ejecución de los mismos.
- IX. Formular las políticas, contratar y elaborar los estudios técnicos relativos a la fijación de las tarifas para la prestación del servicio del denominado Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.
- X. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por el Ayuntamiento o la autoridad en materia de Transporte que sea competente, de acuerdo con la normatividad vigente.

- XI. Garantizar que los equipos utilizados para la prestación del servicio público a su cargo, incorporen la tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental.
- XII. Celebrar, formalizar y otorgar los actos, contratos e instrumentos jurídicos necesarios para la prestación del servicio del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.
- XIII. Garantizar la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de licitación o cuando se suspendan o se terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad con los operadores privados.
- XIV. Participar en la formulación de políticas para el desarrollo del transporte masivo en la ciudad y su área de influencia.
- XV. Colaborar con la Secretaria de Seguridad Pública Municipal, la Secretaria de Desarrollo Urbano y Ecología Municipal, la Secretaría de Movilidad Urbana Municipal, la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana, y las demás autoridades en materia de vialidad, tránsito y transporte y demás organismos o entidades competentes para garantizar la prestación del servicio.
- XVI. Administrar los recursos financieros, materiales y humanos de los que se disponga, para el cumplimiento de sus atribuciones.
- XVII. Suscribir acuerdos de colaboración y celebrar convenios y contratos con entidades públicas y privadas o con personas físicas o morales especializadas, para la realización de investigaciones, estudios y acciones conjuntas en materia de transporte público.
- XVIII. Proporcionar al Municipio el sustento técnico para la instrumentación de acciones en materia del servicio público de transporte colectivo urbano y suburbano masivo en el espacio municipal denominado Sistema Integral de Transporte Masivo, en los términos de las leyes y reglamentos en la materia.
- XIX. En general, todas aquellas que le faculten Las leyes, reglamentos, el Acuerdo de Creación o le encomiende el Ayuntamiento o Presidente Municipal y sean inherentes a su objeto.

1.3

Estructura orgánica

Para su funcionamiento y operación, el Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, se integra con la siguiente estructura:



2***Instrumento de evaluación de consistencia y resultados***

La Evaluación de Consistencia y Resultados analiza la capacidad institucional, organizacional y de gestión de un programa. Dicho instrumento contiene los siguientes elementos:

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.

Planeación estratégica

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

Operación

Analiza los principales procesos establecidos en las Reglas de Operación del Programa o en la normatividad aplicable.

Cobertura y focalización

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.

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.

A continuación, se describen los resultados obtenidos durante la aplicación de dicho instrumento.

2.1

Diseño

A. ANÁLISIS DE LA JUSTIFICACIÓN DE LA CREACIÓN Y DEL DISEÑO DEL PROGRAMA

Con base en la identificación que la dependencia, entidad y/o la unidad responsable del programa hayan realizado del problema o necesidad que se espera resolver con la ejecución del programa se debe realizar un análisis que permita contestar las siguientes preguntas:

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

Sí.

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

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) identifica el problema o necesidad prioritaria que busca resolver en el documento “Árbol de problemas”, el cual se formula como “Existe en la ciudad un transporte público masivo inadecuado, inseguro y deficiente”, expresado como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida, sin embargo, en el documento “Árbol de causas y efectos” se formula como “El sistema de transporte público masivo no cumple con las necesidades de la ciudadanía”. A pesar de que la redacción del problema difiere en ambos documentos, es claro que en ambos documentos se hace referencia a la misma problemática.

El programa define la población que tiene el problema o necesidad como “la población de la ciudad de Tijuana” y no considera diferencias entre hombres y mujeres, promoviendo la igualdad entre los sexos.

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

Las fuentes de información son el Árbol de problemas y el Árbol de causas y efectos, proporcionados por la dependencia.

2. Existe un diagnóstico del problema que atiende el programa que describa de manera específica:
- Causas, efectos y características del problema.
 - Cuantificación y características de la población que presenta el problema.
 - Ubicación territorial de la población que presenta el problema.
 - 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.

Existe un diagnóstico de la problemática del transporte público masivo en el Eje 04-Ciudad Sustentable dentro del Plan Municipal de Desarrollo 2017-2019 que se relaciona directamente con el programa, mismo que establece el objetivo 4.2 “Mejorar la movilidad de la metrópoli” y que incluye las estrategias 4.2.1 Impulsar proyectos para el mejoramiento de la movilidad metropolitana y 4.2.2 Mejorar los servicios de transportes públicos municipales. En el diagnóstico es posible identificar algunas de las causas, efectos y características del problema, tales como la falta de infraestructura para transporte masivo y factores económicos y ambientales.

El documento Árbol de causas y efectos, identifica 3 causas inmediatas del problema, “Transporte público inseguro”, “Deficiente sistema de transporte público masivo” y “No se respetan tarifas ni existen horarios”. Por otro lado, el documento también identifica 3 efectos inmediatos, “Alto índice de accidentes”, “Movilidad urbana inadecuada en la Metrópoli” e “Impuntualidad a los destinos”.

En relación con la cuantificación y características de la población que presenta el problema, el documento Programa Operativo Anual del ejercicio fiscal 2018, cuantifica la población que presenta el problema y define sus características en relación a su distribución geográfica y necesidades de transporte público, y especifica la ubicación territorial de la población que presenta el problema como la ciudad de Tijuana.

Durante la evaluación, no se presentó evidencia documental que establezca el plazo para su revisión y su actualización.

Las fuentes de información utilizadas fueron el Árbol de causas y efectos, el Programa Operativo Anual 2018 y el Plan Municipal de Desarrollo 2017-2019.

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

Sí.

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

El programa cuenta con justificación teórica en función de lo que se establece en el Objetivo 4.9 del Eje 4-México Próspero del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, “Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica”, por medio de la estrategia 4.9.1 “Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia”.

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

Por otra parte, el Plan Municipal de Desarrollo 2017-2019 establece en su Eje 4-Ciudad Sustentable, la estrategia 4.2.2 Mejorar los servicios de transportes públicos municipales, que incluye 7 líneas de acción: "Realizar estudios relativos a las rutas del transporte público, para brindar servicio a colonias distantes del centro urbano", "Promover la modernización y profesionalización de unidades de transporte público", "Implementar los mecanismos para la planeación, operación y óptimo funcionamiento del Sistema Integral de Transporte", "Incrementar la cobertura del Sistema Integral de Transporte, promoviendo la intermodalidad sustentable", "Emprender acciones que permitan el desarrollo de infraestructura adecuada para el intercambio modal sustentable", "Promover una actualización de la normatividad aplicable a la movilidad y el transporte" y "Eficientizar las líneas del transporte de la ciudad".

Derivado de lo anterior, se concluye que existe justificación teórica documentada que sustente el tipo de intervención que el programa lleva a cabo, es consistente con el diagnóstico del problema y que 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:
- Existen conceptos comunes entre el Propósito y los objetivos del programa sectorial, especial o institucional, por ejemplo: población objetivo.
 - 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 Propósito del programa “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente”, 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” y “Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida”.

Por otro lado, el Propósito del programa también está vinculado con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019, ya que este busca “mejorar el acondicionamiento de espacios públicos y la movilización ágil, confortable y segura a través de un sistema vial integral eficaz y eficiente de los centros de población”.

Además, el Propósito del programa está vinculado con uno de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, que busca “contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica”.

Derivado de lo anterior, se puede afirmar que el logro del Propósito del programa aporta al cumplimiento de algunas de las metas de algunos de los objetivos del Plan Municipal de Desarrollo 2017-2019, del Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019 y del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte 2013-2018.

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

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) se vincula directamente con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 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.

En relación a las estrategias transversales, el programa no está enfocado a ninguna estrategia.

PND 2013-2018	PED 2014-2019	PMD 2017-2019
4.9.1.1.4 Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.	5.3.2.4 Apoyar la implementación de los sistemas de transporte masivo BRT de Tijuana	4.1.3.4. Implementar programas de forestación y mantenimiento de las áreas verdes relacionadas con espacio público del Sistema Integral de Transporte.
		4.1.5.2 Realizar la gestión para la introducción de servicios de mantenimiento y señalización vial en zonas consideradas prioritarias.
		4.2.1.1 Impulsar y elaborar el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS).
		4.2.1.6 Elaborar los estudios y proyectos requeridos para el desarrollo del Sistema Integral de Transporte y de las redes de transporte municipal.
		4.2.2.1 Realizar estudios relativos a las rutas del transporte público, para brindar servicio a colonias distantes del centro urbano.
		4.2.2.2 Promover la modernización y profesionalización de unidades de transporte público.
		4.2.2.3 Implementar los mecanismos para la planeación, operación y óptimo funcionamiento del Sistema Integral de Transporte.
		4.2.2.4 Incrementar la cobertura del Sistema Integral de Transporte, promoviendo la intermodalidad sustentable.
		4.2.2.5 Empezar acciones que permitan el desarrollo de infraestructura adecuada para el intercambio modal sustentable.
		4.2.2.6 Promover una actualización de la normatividad aplicable a la movilidad y el transporte.
		4.3.3.4 Generar las políticas para incorporar suelo urbano destinado al transporte público intermodal.
4.5.5.3 Gestionar e implementar las políticas que permitan el uso de combustibles alternos en el transporte público.		

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

El Propósito del programa está indirectamente vinculado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible: 11 - Ciudades y comunidades sostenibles, debido a que tiene ciertas metas establecidas vinculadas en función

de “realizar inversiones en transporte público, crear áreas públicas verdes y mejorar la planificación y gestión urbana de manera que sea participativa e inclusiva”.

La fuente de información es <http://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html>.

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

Definiciones de población potencial, objetivo y atendida

Se entenderá por **población potencial** a la población total que presenta la necesidad y/o problema que justifica la existencia del programa y que por lo tanto pudiera ser elegible para su atención.

Se entenderá por **población objetivo** a la población que el programa tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normatividad.

Se entenderá por **población atendida** a la población beneficiada por el programa en un ejercicio fiscal.

Población potencial y objetivo

7. Las poblaciones, potencial y objetivo, están definidas en documentos oficiales y/o en el diagnóstico del problema y cuentan con la siguiente información y características:
- Unidad de medida.
 - Están cuantificadas.
 - Metodología para su cuantificación y fuentes de información.
 - Se define un plazo para su revisión y actualización.

Sí.

Nivel	Criterios
2	<ul style="list-style-type: none"> El programa tiene definidas las poblaciones (potencial y objetivo), y Las definiciones cumplen con al menos una de las características establecidas.

Durante la evaluación, la Dirección no presentó un documento que defina como tal la población potencial, documente la metodología para su cuantificación o el plazo para su revisión y actualización. Sin embargo, se deduce que esta corresponde al total de la población del Municipio de Tijuana.

La población objetivo se define en el documento “Programa Operativo Anual 2018” como “el proyecto de movilidad del Corredor Puerta México El Florido, atenderá la población de Tijuana”, por lo que se entiende que es la población de Tijuana. Esta población se presenta cuantificada por sexo: femenino 172,960 y masculino 167,040; y por grupos de edad: entre 0-14 años, 90,227; entre 16-44 años, 165,879; entre 45-

64 años, 55,708; y de 65 en adelante, 28,186. Sin embargo, no se presenta evidencia documental que establezca la metodología para su cuantificación y fuentes de información, así como la definición de un plazo para su revisión y actualización.

Los entrevistados comentaron que los datos se obtienen consultando la información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

8. Existe información que permita conocer quiénes reciben los apoyos del programa (padrón de beneficiarios) que:
- Incluya las características de los beneficiarios establecidas en su documento normativo.
 - Incluya el tipo de apoyo otorgado.
 - Esté sistematizada e incluya una clave única de identificación por beneficiario que no cambie en el tiempo.
 - Cuente con mecanismos documentados para su depuración y actualización.

No aplica.

El Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana argumenta que el objetivo principal del programa va en función de contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante de la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente, por lo tanto, no se otorgan apoyos, y por ende no existe un padrón de beneficiarios.

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

No aplica

El Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana argumenta que el objetivo principal del programa va en función contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante de la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente, por ende, no existe ni se recolecta información socioeconómica de los beneficiarios.

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

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

Sí.

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

Existe un documento normativo proporcionado por la dependencia, en el cual es posible identificar el resumen normativo de la MIR (Fin, Propósito, Componente y algunas Actividades). Este documento es el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

En dicho documento se pueden identificar todos los elementos del resumen narrativo de la Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) desde el fin hasta las actividades.

Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana	Matriz de indicadores
<p>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.</p>	<p>Fin: Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente.</p> <p>Propósito: La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente.</p>
<p>ARTÍCULO 34.- Son funciones, atribuciones y competencias de la Dirección de operaciones, las siguientes:</p> <p>XI. Liderar, los procesos de desarrollo, mantenimiento y soporte de la plataforma del SIIT, velando por la funcionalidad, confiabilidad, oportunidad y seguridad de la operación del software y hardware y comunicaciones.</p>	<p>Componente 1: Unidades seguras de transporte público masivo implementadas.</p>
<p>ARTÍCULO 7.- El Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, en términos de su Acuerdo de Creación, tiene las siguientes atribuciones y funciones:</p> <p>XI. Garantizar que los equipos utilizados para la prestación del servicio público a su cargo, incorporen la tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental.</p>	<p>Componente 2: Calidad de servicio en el transporte público masivo proporcionado.</p>
<p>ARTÍCULO 7.- El Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, en términos de su Acuerdo de Creación, tiene las siguientes atribuciones y funciones:</p> <p>IX. Formular las políticas, contratar y elaborar los estudios técnicos relativos a la fijación de las tarifas para la prestación del servicio del denominado Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.</p>	<p>Componente 3: Control y supervisión de tarifas atendidas.</p>
<p>ARTÍCULO 34.- Son funciones, atribuciones y competencias de la Dirección de operaciones, las siguientes:</p> <p>IV. Gestionar, planificar y organizar con las diferentes entidades, la construcción y el mantenimiento de proyectos urbanísticos y de infraestructura inherentes al desarrollo del SITT.</p> <p>V. Gestionar y coordinar, con las autoridades públicas correspondientes, las acciones para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de los sistemas de transporte público a cargo del SITT;</p>	<p>Actividad 1.1: Realizar el servicio de mantenimiento a infraestructura.</p>

Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana	Matriz de indicadores
<p>ARTICULO 32.- El área de servicios generales tendrá las siguientes funciones y atribuciones:</p> <p>V. Controlar los servicios preventivos y correctivos de mantenimiento de los vehículos oficiales asignados al SITT, así como al uso responsable de los mismos, vigilando los trámites inherentes a estas aplicaciones, con base a los manuales de procedimientos y normas técnicas que sean necesarios.</p>	<p>Actividad 1.2: Implementar programas de mantenimiento y supervisión para las unidades.</p>
<p>ARTICULO 27.- Son atribuciones y responsabilidades genéricas de los jefes de las Direcciones:</p> <p>XIV. Cumplir con las disposiciones aplicables sobre capacitación y adiestramiento de los trabajadores o servidores del SITT.</p>	<p>Actividad 2.1: Dar seguimiento a programas de capacitación a choferes.</p>
<p>ARTICULO 48.- Son funciones, atribuciones y competencias del Departamento de Sistemas de Recaudo, adscrito a la Dirección de Tecnologías de información y Telecomunicaciones, las siguientes:</p> <p>VII. Supervisar el estado de los equipos que integran la flota, y reportar los hallazgos identificados a la Subdirección de Tecnologías de información y Telecomunicaciones.</p>	<p>Actividad 2.2: Dar seguimiento al sistema de control y monitoreo de flota.</p>
<p>ARTICULO 34.- Son funciones, atribuciones y competencias de la Dirección de operaciones, las siguientes:</p> <p>VIII. Dirigir y coordinar los el desarrollo de productos, servicios y paquetes adecuados a las necesidades de los usuarios del Sistema, teniendo en cuenta las condiciones operativas y financieras del SITT.</p>	<p>Actividad 2.3: Monitorear la adecuada atención a mujeres, niños, personas de 3er. Edad y capacidades diferentes.</p>
<p>ARTICULO 49.- Son funciones, atribuciones y competencias del Departamento de informática, adscrito a la Dirección de Tecnologías de la información y Telecomunicaciones, las siguientes:</p> <p>II. Vigilar el buen desempeño de las aplicaciones informáticas y de los sistemas dispuestos para la operación, planificación, recaudo y gestión del Sistema, de tal forma que la velocidad en su organización y recibo por parte de los diferentes participantes del Sistema obtengan información veraz y confiable.</p> <p>IV. Respalda diariamente la información sobre el recaudo, operación y gestión del Sistema, de acuerdo con los datos ofrecidos por las centrales de información de los concesionarios privados;</p>	<p>Actividad 3.1: Dar seguimiento al sistema de control de recaudo.</p>
<p>ARTICULO 42.- Son funciones, atribuciones y competencias del Departamento de Imagen Institucional las siguientes:</p> <p>II. Producir los materiales gráficos de difusión e información (carteles, folletos, volantes, desplegados de prensa, logotipos, etc.).</p>	<p>Actividad 3.2: Desarrollar e implementar campañas de difusión al usuario.</p>
<p>ARTICULO 13.- En las sesiones se estudiarán, analizarán y aprobarán, en su caso, los asuntos a que se refiera el orden del día aprobado al efecto, pero de manera específica la Junta Directiva se ocupará de los siguientes asuntos:</p> <p>III. En la sesión correspondiente al tercer trimestre del año, aprobar el anteproyecto de presupuesto y el programa operativo anual del Organismo.</p>	<p>Actividad 3.3: Gestionar y dirigir el programa operativo anual.</p>

De la lógica horizontal de la Matriz de Indicadores para resultados

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

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

Sí.

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

Las fichas técnicas de los indicadores del programa cuentan con la el 100% de las características establecidas.

El programa cuenta con 13 indicadores: un indicador a nivel Fin, uno a nivel Propósito, 3 de nivel Componente y 8 de nivel Actividad, de los cuales la Dirección proporcionó la fichas técnicas de todos ellos, donde es posible analizar y verificar que cuenten con la totalidad de los campos de los elementos requeridos, por lo tanto el porcentaje con el que cuentan los indicadores del programa es el 100%.

De los 8 indicadores de nivel Actividad, todos ellos tienen como nombre "Porcentaje de cumplimiento de actividades". Como aspecto susceptible de mejora se recomienda establecer a cada uno de los indicadores un nombre que permita reconocer fácilmente lo que representa cada uno de ellos.

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

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

Sí.

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

Las metas de los indicadores de la MIR del programa del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana cuentan con unidad de medida, están orientadas a impulsar el desempeño, es decir no son laxas y son factibles de alcanzar considerando los plazos establecidos para el cumplimiento de las mismas.

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

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

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

El programa del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana tiene complementariedad y/o coincidencias con el objetivo 3 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 “Generar condiciones para una movilidad moderna y eficiente de personas”, mismo que define su población objetivo como la población mexicana.

El programa tiene coincidencias con tres de las estrategias del programa sectorial: “Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano e interurbano de calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura”, “Optimizar el desplazamiento urbano de personas mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta” y “Potenciar la inversión en proyectos de transporte sustentable, mediante una estrategia sólida de rentabilidad socioeconómica y beneficios ambientales”.

La fuente de información es el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, disponible en la página http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa_Sectorial_de_Comunicaciones_y_Transportes.pdf

2.2

Planeación y orientación a resultados**A. INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN**

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

No.

El Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana no mostró documentos que soporten una planeación estratégica inicial de donde se desprendan planes y/o proyectos encaminados a apoyar el cumplimiento del programa operativo anual.

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

Sí.

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

El programa cuenta con el Programa Operativo Anual (POA) correspondiente al ejercicio fiscal 2018, el cual se apega a la Metodología del Marco Lógico (MML) establecido por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), mismo que es el resultado de ejercicios de planeación institucionalizados ya que siguen el procedimiento establecido por CONEVAL.

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.

La fuente de información es la documentación de la apertura programática del Programa Operativo Anual y la Matriz de Indicadores correspondientes al ejercicio fiscal 2018, así como las Fichas Técnicas de los indicadores del programa.

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

16. 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 programa ha sido objeto de una evaluación externa de manera regular de tipo Consistencia y Resultados a partir del ejercicio fiscal 2017, en la que se han propuesto diversas acciones como susceptibles de mejora, de manera institucionalizada conforme a lo establecido en el Programa Anual de Evaluación 2017 y 2018.

Durante la evaluación no se entregó evidencia de que el programa utilice dichas evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión y/o sus resultados y tampoco se utilicen de manera consensada.

Las fuentes de información son el Programa Anual de Evaluación 2018 y el informe final de la Evaluación de Consistencia y Resultados del ejercicio fiscal 2017.

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

No.

El programa Sistema Integral de Transporte de Tijuana ha sido objeto de una evaluación externa de tipo Consistencia y Resultados en el ejercicio fiscal 2017, del cual se originaron diversos aspectos susceptibles de mejora, principalmente en 5 de los 6 aspectos que se evaluaron.

Los entrevistados aseguraron desconocer el tema, por lo que, del total de los aspectos susceptibles de mejora clasificados como específicos, el 100% de ellos no han sido solventados y justificaron la situación de cambio de administración.

Como aspecto susceptible de mejora se le recomienda a la entidad responsable del programa atender los ASM resultantes de las evaluaciones de consistencia y resultados.

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

Debido a que la dependencia no ha dado seguimiento a los aspectos susceptibles de mejora de la evaluación de consistencia y resultados del ejercicio fiscal 2017, no existen acciones definidas para atenderlas.

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

Durante la evaluación no se presentó evidencia documental de atención de recomendaciones de la evaluación externa realizada en el ejercicio fiscal 2017.

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

Además de la actual evaluación de Consistencia y Resultados, el programa del Instituto Municipal de Participación Ciudadana ha tenido una evaluación similar durante el ejercicio fiscal 2017.

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

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

La fuente de información es el informe final de la evaluación de Consistencia y Resultados del ejercicio fiscal 2017.

C. DE LA GENERACIÓN DE INFORMACIÓN

21. El Programa recolecta información acerca de:

- a) La contribución del programa a los objetivos del programa sectorial, especial, institucional o nacional.
- b) Los tipos y montos de apoyo otorgados a los beneficiarios en el tiempo.
- c) Las características socioeconómicas de sus beneficiarios.

- d) Las características socioeconómicas de las personas que no son beneficiarias, con fines de comparación con la población beneficiaria.

No aplica.

El programa no recolecta información en relación con los tipos y montos de apoyos otorgados a los beneficiarios, ya que el propósito va en función de contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante de la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente, por lo que no se otorga ningún tipo de apoyo, asimismo, no se recolecta información socioeconómica de beneficiarios, ya que no existe un padrón como tal.

22. El programa recolecta información para monitorear su desempeño con las siguientes características:
- Es oportuna.
 - Es confiable, es decir, se cuenta con un mecanismo de validación.
 - Está sistematizada.
 - Es pertinente respecto de su gestión, es decir, permite medir los indicadores de Actividades y Componentes.
 - 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 información para monitorear su desempeño y generar sus avances trimestrales en el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y en el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG). Por tanto, estos sistemas son oportunos y actualizados, son confiables y sistematizados ya que la información se encuentra disponible en una base de datos generada por los propios sistemas, y puede servir de referente para medir los indicadores de Actividades y Componentes, debido a la información recolectada, así como la facilidad de revisar y dar un seguimiento a la información ahí descrita.

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

2.3

Cobertura y focalización**A. ANÁLISIS DE COBERTURA**

23. 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 Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana no presenta una estrategia de cobertura como tal, sin embargo, presentó un 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.

Este documento incluye la definición de la población objetivo, abarca un horizonte de mediano y largo plazo y es congruente con el diseño y el diagnóstico del programa, sin embargo, no especifica metas de cobertura anual.

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

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

No aplica.

El programa identifica a su población objetivo en el diagnóstico y en su Programa Operativo Anual 2018 como la población de Tijuana, por lo que no es necesario contar con mecanismos para hacerlo.

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

No.

En la evidencia documental proporcionada por el Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, no es posible determinar el grado de cobertura que se tiene, debido a que se desconocen la meta de cobertura anual.

Sin embargo, en el documento “Segundo Avance Trimestral del ejercicio fiscal 2018” se puede encontrar su grado de cumplimiento con respecto de sus componentes y actividades, mismos que en promedio tienen un cumplimiento del 95%.

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

2.4

Operación

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

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

El Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana 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 los diagramas de flujo de sus actividades secundarias, más no así los de sus procesos clave. En este documento se pudo identificar solamente el diagrama de flujo correspondiente a la Actividad 3.3 “Gestionar y dirigir el Programa Operativo Anual”, el cual se presenta a continuación:

No	Unidad	Responsable	Flujograma	Observaciones
1	Area de presupuesto	Jefe		Realizar analisis
2	Administracion	Director		Se presenta propuesta de modificacion presupuestal a la Tesoreria Municipal para su analisis y Vo Bo. Departamento
3	Area de presupuesto Administracion Direccion General	Jefe Director Director		administrativo elabora propuesta para aprobacion de Junta de Gobierno
4	Programación y Presupuesto Auxiliar Contable	Jefe Encargado		Programación y Gasto Interno recibe los cheques y/o autorizacion para registrar devengado en sistema de contabilidad
5	Administracion Programación y Presupuesto	Direccion Jefe		Se le da el debido seguimiento en el proceso de autorizacion.
6	Programación y Presupuesto Auxiliar Contable	Jefe Encargado		Se obtiene la certificacion de Cabildo sobre el tramite presupuestal solicitado.
7	Programación y Presupuesto	Jefe		El area de presupuesto carga en sistema de presupuesto para estar en condiciones de ejercicio.

Como aspecto susceptible de mejora se recomienda elaborar los diagramas de flujo de los procesos clave del programa, con el propósito de asegurar que todas las instancias ejecutoras los conozcan y se apeguen a ellos.

Solicitud de apoyos

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

No aplica.

El programa no cuenta con información sistematizada que permita conocer la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes, ya que no se otorga ningún tipo de apoyo.

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

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

No aplica.

El programa no cuenta con información sistematizada que permita conocer la demanda total de apoyos y las características de los solicitantes, ya que no se otorga ningún tipo de apoyo, por lo que no existen procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de dichos apoyos.

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

- a) Son consistentes con las características de la población objetivo.**
- b) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras**
- c) Están sistematizados.**
- d) Están difundidos públicamente.**

No aplica.

El programa no otorga ningún tipo de apoyo, por lo que no cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de dichos apoyos.

Selección de beneficiarios y/o proyectos

30. Los procedimientos del programa para la selección de beneficiarios y/o proyectos tienen las siguientes características:
- a) Incluyen criterios de elegibilidad claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
 - b) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
 - c) Están sistematizados.
 - d) Están difundidos públicamente.

No aplica.

En el sentido de que el programa no otorga ningún tipo de apoyo, no existe un procedimiento para la selección de beneficiarios ya que no es necesaria una base de datos como tal.

31. El programa cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento de selección de beneficiarios y/o proyectos y tienen las siguientes características:
- a) Permiten identificar si la selección se realiza con base en los criterios de elegibilidad y requisitos establecidos en los documentos normativos.
 - b) Están estandarizados, es decir son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
 - c) Están sistematizados.
 - d) Son conocidos por operadores del programa responsables del proceso de selección de proyectos y/o beneficiarios.

No aplica.

El programa no cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento de selección de beneficiarios y/o proyectos, ya que el programa no entrega ningún tipo de apoyo.

Tipos de apoyos

32. Los procedimientos para otorgar los apoyos a los beneficiarios tienen las siguientes características:
- a) Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
 - b) Están sistematizados.
 - c) Están difundidos públicamente.
 - d) Están apegados al documento normativo del programa.

No aplica.

En función de que el programa no entrega apoyos, no existe un procedimiento establecido para el otorgamiento de los mismos.

33. El programa cuenta con mecanismos documentados para verificar el procedimiento de entrega de apoyos a beneficiarios y tienen las siguientes características:
- Permiten identificar si los apoyos a entregar son acordes a lo establecido en los documentos normativos del programa.
 - Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
 - Están sistematizados.
 - Son conocidos por operadores del programa.

No aplica.

En función de que el programa no entrega apoyos, no se cuentan con mecanismos documentados para verificar el procedimiento de entrega de los mismos.

Ejecución

34. Los procedimientos de ejecución de obras y/o acciones tienen las siguientes características:
- Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
 - Están sistematizados.
 - Están difundidos públicamente.
 - Están apegados al documento normativo del programa.

Sí.

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

Los procedimientos de ejecución de las acciones realizadas por la dependencia 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.

Están apegados a los documentos normativos del programa: Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California y Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

Estos procedimientos no están sistematizados ya que no se proporcionó evidencia de que la información de los mecanismos se encuentre en bases de datos o en un sistema informático, ni se encontró evidencia de que estos sean difundidos públicamente.

Las fuentes de información son el Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, el Reglamento de Transporte Público para

el Municipio de Tijuana, Baja California y el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California.

35. El programa cuenta con mecanismos documentados para dar seguimiento a la ejecución de obras y acciones y tienen las siguientes características:
- Permiten identificar si las obras y/o acciones se realizan acorde a lo establecido en los documentos normativos del programa.
 - Están estandarizados, es decir, son utilizados por todas las instancias ejecutoras.
 - Están sistematizados.
 - Son conocidos por operadores del programa.

Sí.

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

El programa cuenta con mecanismos documentados para dar seguimiento a la ejecución de las acciones realizadas en un documento denominado Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, que muestra los procedimientos a realizar, así como las funciones de cada uno de los Departamentos que conforman la dependencia.

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

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

Sin embargo, la dependencia no proporcionó evidencia documental de que estos mecanismos estén sistematizados.

B. MEJORA Y SIMPLIFICACIÓN REGULATORIA

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

No aplica.

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

Sin embargo, la versión vigente del Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California tiene fecha de reforma del 23 de julio de 2018, actualización que sustituye a la del 16 de junio de 2017, solamente presenta modificaciones en su artículos 8 y 24, donde se desglosa la estructura orgánica de la dependencia y se modifican los requisitos que debe cumplir el Titular de la Dirección General, cambios que se muestran en la siguiente tabla:

	Reglamento Interno 2017	Reglamento Interno 2018
Artículo	<p>Artículo 8.- Para su funcionamiento y operación, el Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, se integra con la siguiente estructura:</p> <p>B. Dirección de Operaciones</p> <p>(i) Subdirección de Planeación y Transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Departamento de Planeación • Departamento de Operación <p>(ii) Subdirección de Infraestructura</p> <ul style="list-style-type: none"> • Departamento de Construcción • Departamento de Autobuses • Departamento de Mantenimiento 	<p>Artículo 8.- Para su funcionamiento y operación, el Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, se integra con la siguiente estructura:</p> <p>3.2 Dirección de Operaciones</p> <p>3.2.1. Subdirección de Planeación y Transporte</p> <p>3.2.1.1 Departamento de Planeación</p> <p>3.2.1.1.1 Planificador</p> <p>3.2.1.2 Departamento de Operación</p> <p>3.2.1.2.1 Supervisor de Transporte</p> <p>3.2.1.2.2 Auxiliares de Monitoreo</p> <p>3.2.2 Subdirección de Infraestructura</p> <p>3.2.2.1 Departamento de Construcción</p> <p>3.2.1.2.1 Planificador</p> <p>3.2.2.2 Departamento de Autobuses</p> <p>3.2.2.3 Departamento de Mantenimiento</p>
Artículo	<p>Artículo 24.- El Director General del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California será nombrado por la Junta Directiva de una terna propuesta por el Presidente, en sesión que tendrá verificativo durante el mes de Julio del sexto semestre de la Administración Municipal y entrara en funciones el mes de septiembre del último semestre de la administración municipal. Durará en el cargo Por un periodo de tres años, pudiendo ser reelecto.</p>	<p>Artículo 24.- El Director General del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California será nombrado por la Junta Directiva de una terna propuesta por el Presidente Municipal, en sesión que tendrá verificativo dentro de los 90 días naturales contados a partir del inicio de la Administración Municipal que corresponda. En tanto se formaliza el nombramiento, el Presidente Municipal deberá nombrar a un encargado del despacho de los asuntos del organismo. En este caso, el encargado de despacho tendrá las mismas atribuciones que el titular, con excepción de aquellas que comprometan el patrimonio del Sistema debiendo convocar en cada caso a la Junta Directiva para solicitar autorización previa y realizar dichos actos. La Junta Directiva tendrá en todo caso la facultad de remoción conforme a lo dispuesto por las fracciones I y II del artículo 7 de la Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California.</p>
Análisis	<p>Como se puede observar que en 2018 hubo cambios en el desglose de la estructura orgánica de la dependencia y en los requisitos para el titular de la Dirección de General del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, sin embargo, estos cambios no afectan de manera directa al desarrollo de las actividades que el programa atiende.</p>	

ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

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

La unidad administrativa del programa asegura que no enfrentan problemas para la transferencia de recursos a las instancias ejecutoras, debido a que Tesorería Municipal les asigna el presupuesto de manera directa.

C. EFICIENCIA Y ECONOMÍA OPERATIVA DEL PROGRAMA

Registro de operaciones programáticas y presupuestales

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

- a) Gastos en operación: Se deben incluir los directos (gastos derivados de los subsidios monetarios y/o no monetarios entregados a la población atendida, considere los capítulos 2000 y/o 3000 y gastos en personal para la realización del programa, considere el capítulo 1000) y los indirectos (permiten aumentar la eficiencia, forman parte de los procesos de apoyo. Gastos en supervisión, capacitación y/o evaluación, considere los capítulos 2000, 3000 y/o 4000).
- b) Gastos en mantenimiento: Requeridos para mantener el estándar de calidad de los activos necesarios para entregar los bienes o servicios a la población objetivo (unidades móviles, edificios, etc.). Considere recursos de los capítulos 2000, 3000 y/o 4000.
- c) Gastos en capital: Son los que se deben afrontar para adquirir bienes cuya duración en el programa es superior a un año. Considere recursos de los capítulos 5000 y/o 6000 (Ej.: terrenos, construcción, equipamiento, inversiones complementarias).
- d) Gasto unitario: Gastos Totales/población atendida (Gastos totales=Gastos en operación + gastos en mantenimiento). Para programas en sus primeros dos años de operación se deben considerar adicionalmente en el numerador los Gastos en capital.

Sí.

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

El programa identifica y cuantifica los gastos en que incurre para su funcionamiento en el Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos por Objeto del Gasto a junio de 2018. Este informe es un formato estandarizado del Ayuntamiento para el manejo de sus distintas Unidades Administrativas, el reporte no agrupa los gastos del Programa en ninguno de los conceptos establecidos (gastos en operación, gastos de mantenimiento, gastos en capital, gasto unitario), así como no los identifica por componente. Sin embargo, presenta los gastos agrupados por partidas.

Capítulo del Gasto	Presupuesto Modificado	Porcentaje
1000: Servicios personales	8,390,143.00	26.16%
2000: Materiales y suministros	760,000.00	2.37%
3000: Servicios generales	21,494,857.00	67.00%
4000: Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	0.00	0.00%
5000: Bienes Muebles e Inmuebles	1,435,000.00	4.47%
6000: Obras Públicas	0.00	0.00%
Total Presupuesto	\$32,080,000.00	100%

Derivado del análisis del documento, del total del gasto total planeado de \$32,080,000, al finalizar el segundo trimestre de 2018 se han ejercido \$27,770,960, lo que representa el 86.57%.

Economía

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

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

Los entrevistados comentan que los ingresos propios no se destinan al programa y que se encuentra en proceso de incluir en la Ley de Ingresos del Municipio de Tijuana la facultad de utilizar un porcentaje de los ingresos por recaudo.

D. SISTEMATIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

- 40. 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.

El sistema institucionalizado con el que cuenta el programa es el Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC), el cual es un sistema de control para las modificaciones presupuestales y programáticas, mismo que la dependencia establece y se actualiza de manera trimestral.

La dependencia utiliza, además, el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG) que complementa con informes generados en relación a los avances trimestrales que el SIAC no proporciona.

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

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

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

Al segundo trimestre de 2018, el indicador de nivel Fin “Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente”, no se ha programado el cumplimiento de metas, ya que se establece una medición anual y el programado está hasta fin de año, misma que corresponde al 95%.

Derivado del análisis del Segundo Avance Trimestral 2018, el indicador de nivel Propósito “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente”, se estableció una meta del 95% al segundo trimestre de 2018 y se logró cumplir de acuerdo con lo programado.

Asimismo, los indicadores de nivel Componente “Unidades seguras de transporte público masivo implementadas”, “Calidad de servicio en el transporte público masivo proporcionado” y “Control y supervisión de tarifas atendidas”, presentaron un cumplimiento del 100% respecto a lo programado.

En relación a los 8 indicadores de nivel Actividad, 2 indicadores de nivel Actividad del segundo y tercer Componentes, “Dar seguimiento del sistema de control y monitoreo de flota” y “Dar seguimiento al sistema de control de recaudo”, presentan un avance de cumplimiento del 71.43% y 82.35% respectivamente, debido a que se realizaron aún se encuentra en proceso de instalación el equipo tecnológico del sistema de control y monitoreo de flota y también porque no se han realizado las configuraciones de los equipos de tecnología de recaudo tanto en los camiones como en las estaciones y patios.

Por último, los 6 indicadores restantes, presentaron un nivel de cumplimiento del 100% en relación con lo programado, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Meta (Año evaluado)	Valor alcanzado (Año evaluado)	Avance (%)	Justificación
Fin	Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente	Anual	0%	0%	0.00%	La meta se refleja de manera anual
Propósito	La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente	Semestral	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Unidades seguras de transporte público masivo implementadas	Trimestral	90%	90%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Calidad de servicio en el transporte público masivo proporcionado	Trimestral	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Componente	Control y supervisión de tarifas atendidas	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Realizar el servicio de mantenimiento e infraestructura	Trimestral	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Implementar programas de mantenimiento y supervisión para las unidades	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Dar seguimiento a programas de capacitación a choferes	Trimestral	98%	98%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Dar seguimiento del sistema de control y monitoreo de flota	Trimestral	98%	70%	71.43%	Falta complementación de tecnología
Actividad	Monitorear la adecuada atención a mujeres, niños, personas de la tercera edad y capacidades diferentes	Trimestral	100%	100%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Dar seguimiento al sistema de control de recaudo	Trimestral	85%	70%	82.35%	Falta la integración de tarjetas
Actividad	Desarrollar e implementar campañas de difusión al usuario	Trimestral	95%	95%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente
Actividad	Gestionar y dirigir el Programa Operativo Anual	Trimestral	98%	98%	100%	Meta alcanzada satisfactoriamente

Las fuentes de información fueron el Segundo Avance Trimestral y la Matriz de Indicadores, ambos del ejercicio 2018 proporcionados por la dependencia.

F. RENDICIÓN DE CUENTAS Y TRANSPARENCIA

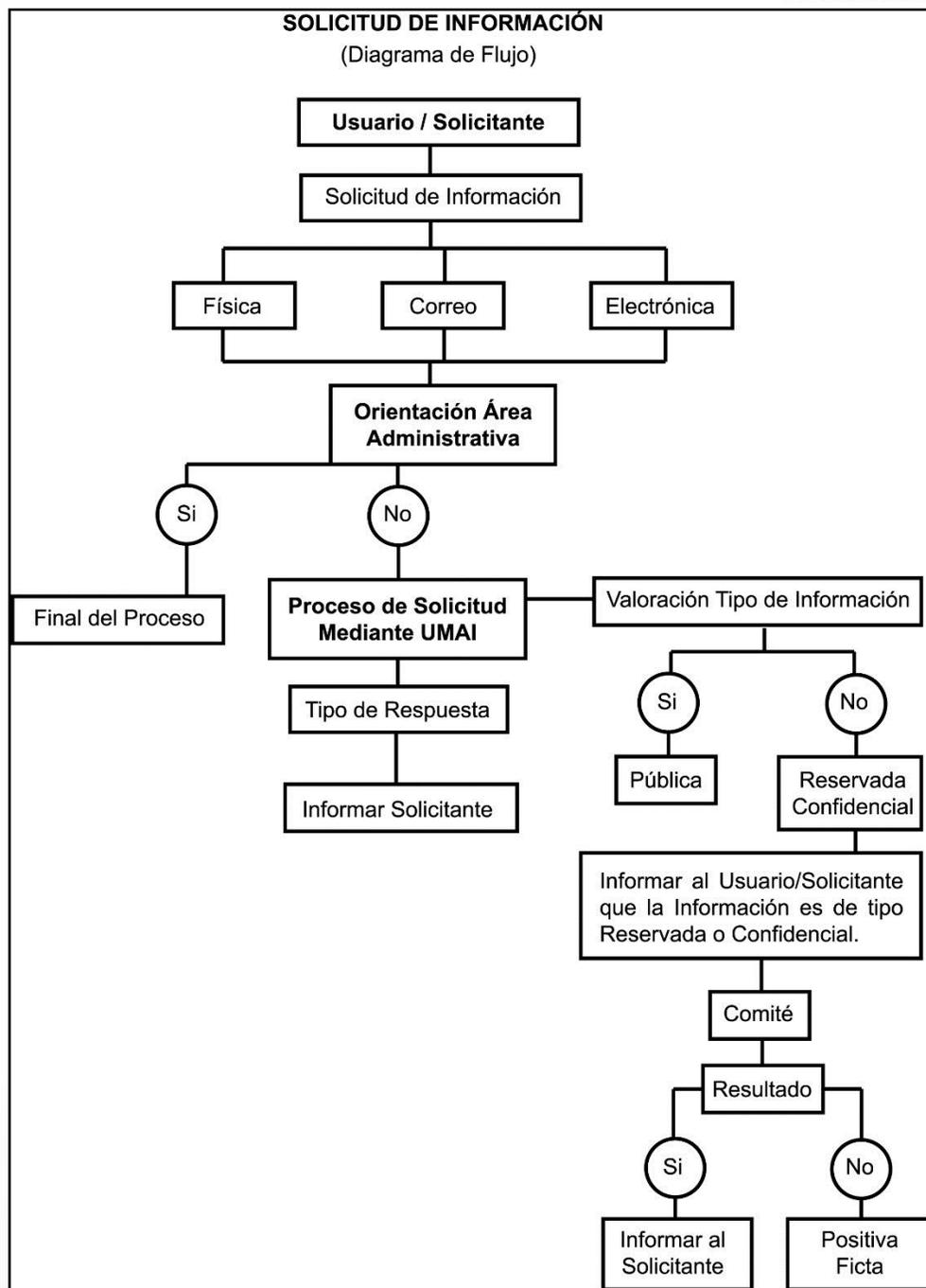
42. El programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas con las siguientes características:
- Las ROP o documento normativo están actualizados y son públicos, esto es, disponibles en la página electrónica.
 - Los resultados principales del programa, así como la información para 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.

Durante la revisión de la página de Transparencia de la página oficial del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana <http://www.sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx> y se encontró que contiene los resultados principales del programa actualizados, así como la información para monitorear su desempeño, sin embargo, no fue posible encontrar los documentos normativos actualizados, debido a que los enlaces corresponden a sus versiones obsoletas.

En relación al procedimiento para recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información acorde a lo establecido en la normatividad aplicable, la página de transparencia del Ayuntamiento de Tijuana <http://www.transparencia.tijuana.gob.mx/> contiene los formatos para las solicitudes, así como el siguiente diagrama de flujo:



Por último, la dependencia no proporcionó información documental que evidencie que propicie la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas y que a su vez genere las condiciones que permitan que ésta permee en los términos que señala la normatividad aplicable, sin embargo, la página de la dependencia <http://www.sitt.tijuana.gob.mx/> contiene un enlace que permite a los usuarios manifestar sus dudas e inquietudes por medio de un formulario de correo electrónico.

2.5

Percepción de la población atendida

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

Sí.

Nivel	Criterios
4	<ul style="list-style-type: none"> Los instrumentos para medir el grado de satisfacción de la población atendida tienen todas las características establecidas.

El programa cuenta con un instrumento para medir el grado de satisfacción de su población atendida, cuya aplicación se realiza de manera que no se inducen las respuestas, corresponden a las características de los beneficiados y los resultados que arrojan son representativos, ya que en su aplicación se consideraron usuarios de diferentes zonas del municipio de Tijuana.

Este instrumento de evaluación está conformado por 14 preguntas relacionadas con características generales del usuario, rutas utilizadas, evaluación de las características del servicio proporcionado e identificación de áreas de oportunidad del servicio. La mayoría de las preguntas son de opción múltiple, algunas de respuesta abierta y las de evaluación de las características del servicio con una escala de de 1 a 10.

Durante el ejercicio fiscal 2017, se aplicaron 368 encuestas y 157 al segundo trimestre de 2018.

2.6

Medición de resultados

44. ¿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 confirma que documenta el programa sus resultados a nivel de Fin y de Propósito con indicadores de la MIR, no con hallazgos de estudios o evaluaciones que no son de impacto, tampoco con información de estudios o evaluaciones rigurosas nacionales o internacionales que muestran el impacto de programas similares y mucho menos con hallazgos de evaluaciones de impacto.

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

Sí.

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

El programa mide su Fin con el indicador “Contribuir a mejorar la movilidad en la metrópoli mediante la implementación de un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente”, el cual, derivado de estar programado para cumplirse al cierre del ejercicio, no mostrará resultados hasta el cuarto trimestre de 2018.

El programa mide su Propósito con el indicador “La población de la ciudad de Tijuana cuenta con un transporte público masivo moderno, seguro y eficiente” y su resultado al segundo trimestre si alcanzó satisfactoriamente la meta programada al 95%.

Considerando que los indicadores de nivel Fin tienen metas programadas de forma anual y la presente evaluación se realiza al segundo trimestre del ejercicio fiscal 2018, se procedió al análisis de los resultados de dichos indicadores al cierre del ejercicio fiscal 2017, confirmando que los indicadores de nivel Fin y Propósito alcanzaron satisfactoriamente las metas programadas de 95%, resultados que se consideran suficientes para el Propósito del programa.

Las fuentes de consulta son la Matriz de Indicadores del Ejercicio fiscal 2018, el Segundo Avance Trimestral del ejercicio fiscal 2018 y el documento denominado “Comparativo de metas de programas del presupuesto

de egresos autorizados del ejercicio fiscal 2017 con pronóstico de cierre vs proyectado para el ejercicio fiscal 2018”.

- 46. En caso de que el programa cuente con evaluaciones externas que no sean de impacto y que permiten identificar hallazgos relacionados con el Fin y el Propósito del programa, inciso b) de la pregunta 44, dichas evaluaciones cuentan con las siguientes características:**
- a) Se compara la situación de los beneficiarios en al menos dos puntos en el tiempo, antes y después de otorgado el apoyo.**
 - b) La metodología utilizada permite identificar algún tipo de relación entre la situación actual de los beneficiarios y la intervención del Programa.**
 - c) Dados los objetivos del Programa, la elección de los indicadores utilizados para medir los resultados se refieren 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
4	<ul style="list-style-type: none"> El programa cuenta con evaluación(es) externa(s), que no son de impacto, que permite(n) identificar uno o varios hallazgos relacionados con el Fin y/o el Propósito del programa, y tiene(n) todas las características establecidas.

El Programa del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana cuenta con una evaluación externa de Consistencia y Resultados correspondiente al ejercicio fiscal 2017, misma que no es de impacto, que permite identificar hallazgos relacionados con el Fin y el Propósito del mismo.

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

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

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

Los hallazgos reportados de la evaluación de Consistencia y Resultados efectuada durante el ejercicio fiscal 2017, muestran que el Propósito del Programa está vinculado con los objetivos del Plan Municipal de

Desarrollo 2017-2019, Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019 y Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, así con uno los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Ciudades y comunidades sostenibles.

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

Por otro lado, las áreas de oportunidad identificadas en dicha evaluación están en función de la definición de tiempos para la revisión y actualización de información relevante del programa, la ausencia de una planeación estratégica y una estrategia de cobertura. Tampoco se cuenta con diagramas de flujo de los procesos clave del programa.

Por último, en dicha evaluación se reportó como área de oportunidad la ausencia de todo tipo de evaluaciones externas.

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

- 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 e internacionales que muestren impacto de programas similares, por lo que no es posible comparar un grupo de beneficiarios con uno de no beneficiarios, las metodologías aplicadas, etc.

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

El programa no cuenta con información de estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares, por lo que no es posible identificar los resultados que se han mostrado.

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

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

d) La selección de la muestra utilizada garantiza la representatividad de los resultados.

No aplica.

De acuerdo con lo establecido en el Guion del Análisis de Factibilidad para llevar a cabo una Evaluación de Impacto publicado por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), para que una evaluación de impacto sea viable de ser realizada, el programa debe cumplir una serie de requisitos del monitoreo de información necesaria para llevarla a cabo.

Por otro lado, la importancia de la evaluación de impacto radica en la medición de los efectos netos del programa sobre los beneficiarios, cuyos resultados permiten obtener conclusiones importantes acerca de la eficacia de éste para resolver el problema al que está enfocado. No obstante, para que una evaluación de impacto sea viable de ser realizada, el programa debe cumplir una serie de requisitos del monitoreo de información necesaria para llevarla a cabo, mismos que el programa del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana no cumple.

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

No aplica.

No es factible efectuar una evaluación de impacto al programa del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, debido a que no cuenta con las condiciones necesarias en términos de información sobre beneficiarios y no beneficiarios o de mediciones antes y después de la intervención.

3

Resultados de la evaluación de consistencia y resultados

Como resultado de la aplicación del cuestionario correspondiente a la evaluación de consistencia y resultados conforme a la metodología establecida por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), se presenta a continuación el resumen semaforizado por pregunta, así como el valor obtenido en cada uno de los apartados que lo conforman: Diseño, Planeación y orientación a resultados, Cobertura y Focalización, Operación, Percepción de la población atendida y Medición de resultados.

3.1

Resumen nivel de cumplimiento

No. PREGUNTA	SEMÁFORO			No. PREGUNTA	SEMÁFORO		
	ROJO	AMARILLO	VERDE		ROJO	AMARILLO	VERDE
1		2		27	N/A	N/A	N/A
2			3	28	N/A	N/A	N/A
3			4	29	N/A	N/A	N/A
4			4	30	N/A	N/A	N/A
5			4	31	N/A	N/A	N/A
6			4	32	N/A	N/A	N/A
7		2		33	N/A	N/A	N/A
8	N/A	N/A	N/A	34		2	
9	N/A	N/A	N/A	35			3
10			4	36	N/A	N/A	N/A
11			4	37			4
12			4	38		1	
13			4	39			4
14	0			40			4
15			4	41			4
16		2		42			3
17	0			43			4
18	0			44			4
19	0			45			4
20		1		46			4
21	N/A	N/A	N/A	47			4
22			4	48	N/A	N/A	N/A
23			3	49	N/A	N/A	N/A
24	N/A	N/A	N/A	50	N/A	N/A	N/A
25	0			51	N/A	N/A	N/A
26		2					

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

CONCENTRADO DE VALORES POR NIVEL Y APARTADO

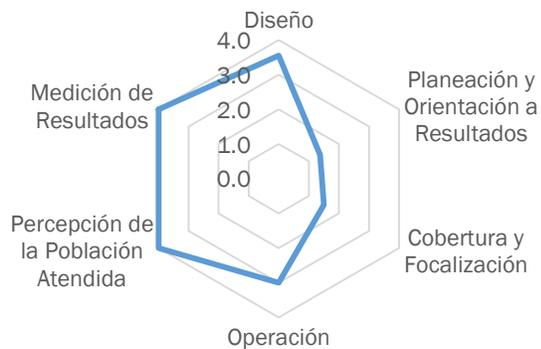
NIVEL	SIGNIFICADO	I DISEÑO		II PLANEACIÓN Y ORIENTACIÓN A RESULTADOS		III COBERTURA Y FOCALIZACIÓN		IV OPERACIÓN		V PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN ATENDIDA		VI MEDICIÓN DE RESULTADOS	
		RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL	RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL	RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL	RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL	RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL	RESULTADO POR NIVEL	VALOR TOTAL
0	No cumple	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0
1	Cumple con nivel Medio	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0
2		2	4	1	2	0	0	2	4	0	0	0	0
3	Cumple con nivel alto	1	3	0	0	1	3	2	6	0	0	0	0
4		8	32	2	8	0	0	4	16	1	4	4	16
	Valor de la Sección	11	39	8	11	2	3	9	27	1	4	4	16
	Valor promedio		3.5		1.4		1.5		3.0		4.0		4.0

3.2

Valoración final del programa

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

VALOR OBTENIDO



VALOR ESPERADO

