



**SEMOV**  
Secretaría de Movilidad  
Urbana Sustentable Municipal

**SEMOV**

## **02. MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE**

# **Programa Anual de Evaluación 2024**

**Informe Final**

Evaluación de  
Consistencia y Resultados

## Resumen ejecutivo

Una evaluación externa es el proceso de análisis sistemático y objetivo de los programas de las Dependencias Municipales del Sector Central y Entidades Paramunicipales, que tiene como finalidad determinar y valorar la pertinencia y el logro de sus objetivos y metas, la cual es realizada por personas físicas o morales especializadas y con experiencia probada en la materia que corresponda evaluar; que cumplan con los requisitos de independencia, imparcialidad, transparencia y los demás establecidos en las disposiciones aplicables.

Por lo que el objetivo general de la evaluación de Consistencia y Resultados es contribuir a la mejora de la consistencia y orientación a resultados de los programas presupuestarios, a través del análisis y valoración de los elementos que integran su diseño, planeación e implementación, a fin de generar información relevante que retroalimente su diseño, gestión y resultados.

Siendo sus objetivos específicos analizar la lógica y congruencia en el diseño del programa, la vinculación relativa a la planeación sectorial y nacional, así como la consistencia entre el diseño y la normatividad aplicable, de igual manera las posibles complementariedades y/o coincidencias con otros programas federales, así pues identificar si el programa cuenta con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados, de esta forma 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.

El Programa presupuestario (Pp) No. 2 Movilidad Urbana Sustentable que pertenece a la Secretaría de Movilidad Urbana Municipal creada en Sesión Ordinaria de Cabildo del H. Ayuntamiento de Tijuana. Su objetivo principal es fortalecer a la población de la ciudad de Tijuana con alternativas en materia de movilidad y seguridad vial. El problema que busca atender son las demandas sociales e impulsar al municipio un crecimiento en infraestructura, a través de los servicios públicos y la implementación de obras que mejoren el desarrollo urbano, cuidado ambiental y conectividad en soluciones óptimas para lograr una mejor movilidad en la ciudad de Tijuana. Entre los hallazgos de la evaluación destacan en cada apartado diversas situaciones, teniendo un cumplimiento en gran medida de las características requeridas en cada apartado, dando como resultado una valoración de alto nivel.

Esto permite a su vez que las recomendaciones emitidas por la presente evaluación sean consideradas para lograr una mayor sinergia dentro del programa. No se omite señalar que el objetivo del programa se cumple de manera eficiente; sin embargo, existen mejoras dentro del programa que ayudarán a optimizar ciertos procesos.

El análisis de los resultados producto de la recopilación de la documentación proporcionada por el Pp, permiten mostrar dentro de este apartado que el diseño del programa se encuentra de manera descriptiva logrando definir la creación y justificación del programa, alcanzando coherencia en el desarrollo y aplicación. El programa define su problemática como: “La población de la ciudad de Tijuana debe ser fortalecida en materia de movilidad y seguridad vial”. Por lo que se logra identificar que la “deficiente seguridad vial e inadecuada organización de la infraestructura” son el problema de la unión de un conjunto de otros problemas relacionados

De tal forma se identificó que la planeación realizada por dependencia se encuentra plenamente vinculada y sustentada, permitiendo dirigir todos los esfuerzos para el cumplimiento de las metas y objetivos. El programa cuenta con los instrumentos de planeación requeridos, entre ellos el Programa Operativo Anual da soporte de la planeación institucionalizada, permitiendo un seguimiento puntual de las actividades de acuerdo con los recursos asignados al programa, así mismo se especifica la distribución presupuestaria al fin, propósito, componente, actividad y resultados esperados. Se demostró el seguimiento realizado a sus objetivos centrales y se realiza por medio de sus indicadores de desempeño de manera trimestral a través de los informes de avances que impactan a la población objetivo directamente.

La cobertura y focalización es la capacidad que tiene el programa de atender a la población potencial y objetivo de acuerdo con las metas establecidas. Durante la revisión, se logró identificar en los documentos de planeación estratégica e institucional y el diagnóstico, donde se detalla precisamente a la población objetivo que van a atender. Cabe mencionar que el programa a través del tiempo y en la planeación de cada ejercicio, se ha realizado de manera histórica, es decir, se han considerado los ejercicios pasados para definir la programación y población objetivo que tienen en la ciudad de Tijuana, así mismo se logra la determinación de la población con información estadística obtenida del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

En la sección de operación del programa se analizan los principales procesos establecidos en las Reglas de Operación del programa o en la normatividad aplicable. La dependencia busca implementar las acciones para revertir la tendencia del gasto en infraestructura y crear las metodologías y lineamientos, a fin de que se les dé prioridad a los medios de transporte más eficientes y efectivos, y se desincentive el uso del vehículo, mediante proyectos y obras de infraestructura y equipamiento, así como de criterios de priorización de las inversiones para la movilidad urbana sustentable, procurando la accesibilidad universal, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada mediante la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios.

El tema de Percepción de la Población Atendida de la evaluación identifica si el programa cuenta con instrumentos que le permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios del programa y sus resultados. Por lo que el Pp brinda servicios a la población en materia de movilidad y seguridad vial, a través de la generación de propuestas de obras, proyectos y/o estudios, mismos que son dirigidos a las áreas correspondientes para su ejecución. Por lo tanto, no aplica instrumentos que le permitan medir el grado de satisfacción de los usuarios una vez ejecutadas las obras por las dependencias correspondientes.

En el apartado de medición de resultados se examinan los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado. Obteniendo resultados durante el año fiscal evaluado, un avance satisfactorio del 100% dentro de sus metas programadas. Los avances en el logro del objetivo central y la contribución a objetivos superiores por parte del programa se realizan a través de los reportes de indicadores, que se encuentran dentro de la Matriz de Indicadores para Resultados y las Fichas de Indicadores de Desempeño. Cabe mencionar que esta información es validada a través de los avances trimestrales proporcionados por la dependencia correspondientes al periodo evaluado. Por lo que los indicadores de los Instrumento de Seguimiento de Desempeño son relevantes y claros, proporcionando información valiosa sobre los objetivos medidos.

# Índice

Resumen ejecutivo	02
Índice	04
Introducción	05
Evaluación de consistencia y resultados	06
Características del programa	09
Módulo 1. Diseño	11
Módulo 2. Planeación estratégica y orientación a resultados	25
Módulo 3. Cobertura y focalización	34
Módulo 4. Operación	36
Módulo 5. Percepción de la población atendida	55
Módulo 6. Medición de resultados	56
Análisis FODA	63
Comparación con ECR anteriores	66
Resultados y gráficas	67
Conclusiones	70
Bibliografía	72
Anexos	73

## Introducción

La evaluación de programas presupuestarios en México es esencial para optimizar la gestión pública y garantizar la aplicación eficaz de los recursos públicos. El artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que los recursos económicos deben administrarse con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez. Además, estipula que los resultados del ejercicio de dichos recursos deben ser evaluados para garantizar su correcto uso.

Evaluar los programas permite ajustar los objetivos para alcanzar resultados más efectivos y eficientes, fomenta la asignación y reorientación óptima de los recursos, y fortalece la transparencia y la rendición de cuentas. De esta manera, se asegura que los beneficios obtenidos se traduzcan en mejoras tangibles en la calidad de vida de la población.

Para llevar a cabo esta tarea, se verifica el grado de cumplimiento de objetivos, metas, así como el diseño de los indicadores estratégicos y de gestión, con la finalidad de realizar una valoración objetiva del desempeño del programa. Los resultados obtenidos de la evaluación permiten orientar las actividades de planeación, programación, presupuestación, ejercicio y control del gasto público, así como determinar y aplicar las medidas necesarias para lograr una mayor eficiencia y eficacia del programa.

Conforme a lo establecido en el Programa Anual de Evaluaciones 2024, publicado por el XXIV Ayuntamiento de Tijuana, se llevó a cabo la Evaluación de Consistencia Resultados, cuyo objetivo es analizar sistemáticamente el diseño y desempeño global de los programas federales, mejorar su gestión y medir el logro de sus resultados con base en la matriz de indicadores. Para realizar esta evaluación, se utilizó el “Modelo de Términos de Referencia de la Evaluación de Consistencia y Resultados” emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

La evaluación de consistencia y resultados se compone por 51 preguntas agrupadas en seis módulos:

- I. Diseño.
- II. Planeación estratégica y orientación a resultados.
- III. Cobertura y focalización.
- IV. Operación.
- V. Percepción de la población atendida.
- VI. Medición de resultados.

El análisis y valoración de cada módulo se realizó mediante una revisión de gabinete basada en la información documental proporcionada por la dependencia, entrevistas al personal y datos recopilados por la instancia evaluadora. Esta información incluye datos públicos, estadísticas nacionales e internacionales, entre otros.

Como resultado, se presenta un informe ejecutivo que incluye los hallazgos de cada módulo de la evaluación, el cuestionario aplicado con sus respuestas, un análisis FODA, recomendaciones específicas por módulo y una comparación con los resultados de evaluaciones previas.

## Evaluación de consistencia y resultados

### OBJETIVO GENERAL

Contribuir a la mejora de la consistencia y orientación a resultados de los programas presupuestarios, a través del análisis y valoración de los elementos que integran su diseño, planeación e implementación, a fin de generar información relevante que retroalimente su diseño, gestión y resultados.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar y valorar los elementos que constituyen el diseño del Pp y su consistencia con el problema o necesidad de política pública que se atiende.
- Analizar y valorar los instrumentos de planeación y orientación a resultados con los que cuenta el Pp.
- Analizar y valorar la estrategia de cobertura o de atención de mediano y de largo plazos, así como, en su caso, los mecanismos de focalización, conforme a la población objetivo del Pp.
- Analizar y valorar los principales procesos establecidos para la operación del Pp, los sistemas de información que lo soportan y sus mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.
- Analizar y valorar los instrumentos que permitan medir el grado de satisfacción de los usuarios o destinatarios de los bienes y/o servicios que produce o entrega el Pp, así como sus resultados.
- Valorar los resultados del Pp respecto a la atención del problema o necesidad para la que fue creado.

➤ **Módulo 1: Diseño**

Analizar y valorar los elementos que constituyen el diseño del programa y su consistencia con el problema o necesidad de política pública que se atiende.

➤ **Módulo 2: Planeación Estratégica y Orientación a Resultados**

Evaluar los instrumentos de planeación y orientación a resultados con los que cuenta el programa para asegurar que tiene una clara orientación hacia la obtención de resultados medibles.

➤ **Módulo 3: Cobertura y Focalización**

Valorar la estrategia de cobertura y los mecanismos de focalización en función de la población objetivo del programa.

➤ **Módulo 4: Operación**

Examinar los procesos establecidos para la operación del programa, los sistemas de información que lo soportan, y sus mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.

➤ **Módulo 5: Percepción de la Población Atendida**

Evaluar los instrumentos que permiten medir la satisfacción de los usuarios o destinatarios de los bienes y servicios producidos por el programa.

➤ **Módulo 6: Medición de Resultados**

Valorar los resultados del programa respecto a la atención del problema o necesidad para la que fue creado, evaluando el impacto del programa en la resolución del problema identificado.

## MÉTODO DE ANÁLISIS

La evaluación se realizará mediante un análisis de gabinete con base en información proporcionada por las dependencias responsables del Pp, particularmente de sus unidades responsables, así como con base en información adicional que la instancia evaluadora considere necesaria para realizar su análisis y justificar su valoración.

En este contexto, se entiende por análisis de gabinete al conjunto de actividades que involucren el acopio, la organización y la valoración de información concentrada en registros administrativos, bases de datos, evaluaciones y documentación pública. De acuerdo con las necesidades de información y tomando en cuenta la forma de operar de cada Pp, se podrán programar y llevar a cabo entrevistas con responsables de los programas, personal de la unidad o área de evaluación o planeación de la dependencia, o cualquier otra que resulte relevante.

**Método de análisis**

Preguntas	Método de análisis
1 a 51	Análisis de gabinete
1, 6, 13, 14, 20, 22, 23, 25, 26, 35, 38, 40, 45, 49	Análisis cualitativo

**Tipos de pregunta**

Los seis módulos de la Evaluación de Consistencia y Resultados incluyen preguntas de tres tipos:

- a) Preguntas con base en la valoración de criterios agrupados, con niveles de 1 (uno) a 4 (cuatro);
- b) Preguntas con base en la valoración de criterios acumulados, con niveles de 1 (uno) a 4 (cuatro);
- c) Preguntas con base en una valoración dicotómica (Sí o No); con niveles de 1 (uno) y 4 (cuatro);
- d) Preguntas abiertas sin valoración cuantitativa.

La siguiente tabla presenta la relación de número de preguntas que conforman la evaluación por tipo:

**Tipo de preguntas**

Tipo de pregunta	Total de preguntas	Niveles
Valoración de criterios agrupados	31	0 - 4
Sin valoración cuantitativa	14	-
Valoración de criterios acumulados	5	0 - 4
Valoración dicotómica	1	0 - 4
<b>Total</b>	<b>51</b>	-

Estos objetivos permiten una evaluación integral de los programas presupuestarios para asegurar su eficacia y eficiencia en la gestión pública.

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

## Características del programa

### *a. Características del programa.*

#### ➤ **Antecedentes.**

La Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable y su creación, busca promover, coordinar y evaluar los planes, programas, funciones y recursos de las dependencias y entidades, con la finalidad de que las personas gocen de acceso a bienes y servicios, dando prioridad a peatones, personas con discapacidad, ciclistas y al transporte público mediante propuestas y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable enfocándose en los principios del Plan Integral de Movilidad Urbana.

Además, busca implementar soluciones a los problemas que actualmente se presentan en nuestra ciudad en cuestiones de movilidad, pudiéndose coordinar para tal efecto con las dependencias de los tres órdenes de gobierno y de todos los sectores de la sociedad para la mejor realización de los proyectos e inversiones que busquen incentivar viajes urbanos sustentables y seguros.

Durante la creación de la secretaria y su Reglamento Interno, se abrogó el Reglamento Interno de la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana, con el fin de armonizar y actualizar el marco jurídico que regula la materia de transporte, tránsito y movilidad urbana en una sola Secretaría Municipal.

#### ➤ **Identificación del Pp.**

El programa No. 2 “Movilidad Urbana Sustentable” pertenece a la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal, creada del 20 de octubre del 2017 en Sesión Ordinaria de Cabildo del H. Ayuntamiento de Tijuana, Baja California en su Acta No. 16.

#### ➤ **Problema o necesidad pública que se busca atender.**

Por medio del documento Árbol de Problemas y Árbol de objetivos, el programa No. 2 “Movilidad Urbana Sustentable”, identifica la problemática principal que atiende como “La población de la ciudad de Tijuana debe ser fortalecida en materia de movilidad y seguridad vial”; sin embargo, no se omite indicar que en el diagnóstico se detalla la necesidad de atender las demandas sociales e impulsar al municipio un crecimiento en infraestructura, a través de los servicios públicos y la implementación de obras que mejoren el desarrollo urbano, cuidado ambiental y conectividad en soluciones óptimas para lograr una mejor movilidad en la ciudad de Tijuana.

#### ➤ **Alineación a los elementos del PND y, en su caso, a los objetivos de los programas derivados del PND, vigentes.**

El programa No. 2 “Movilidad Urbana Sustentable” se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, a través del eje 2 de Bienestar.

Objetivo 2.8 “Fortalecer la rectoría y vinculación del ordenamiento territorial y ecológico de los asentamientos humanos y de la tenencia de la tierra, mediante el uso racional y equilibrado del territorio, promoviendo la accesibilidad y la movilidad eficiente”.

Estrategia 2.8.3 que dice: “Fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada”.

➤ **Objetivo general y objetivos específicos.**

El objetivo del programa es fortalecer a la población de la ciudad de Tijuana con alternativas en materia de movilidad y seguridad vial, por medio de los siguientes objetivos específicos.

- Creación de instrumentos técnicos y normativos internos en materia de movilidad y seguridad vial.
- Reingeniería de tránsito en puntos conflictivos.
- Óptima planeación de los espacios de la vía pública destinados a sistemas de movilidad y de transporte.
- Eficiente seguridad vial.
- Organización de la infraestructura para la operación del transporte público y de carga en las vías públicas.

➤ **Descripción de los bienes y/o servicios que otorga.**

Entre los servicios que ofrece el programa se encuentran los siguientes, mismos que están dentro del Reglamento Interno del programa.

- Realizar la planeación de la movilidad urbana enfocándose en los principios de equidad y sustentabilidad.
- Implementar soluciones a los problemas que presenta la ciudad en cuestiones de movilidad.
- Elaborar y presentar el programa General de Movilidad Urbana Sustentable Municipal, para lograr acceso a bienes y servicios, con prioridad a peatones, ciclistas y transporte público.
- Diseñar, proponer, coordinar estrategias, programas, normatividad y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable con la participación de sectores, entidades federativas, estatales y municipios.
- Participar en la promoción de estudios, proyectos y obras de infraestructura y equipamiento, así como de criterios de priorización de las inversiones para la movilidad urbana sustentable.

➤ **Identificación de las poblaciones potencial y objetivo.**

La población potencial identificada en el diagnóstico son los habitantes de la ciudad de Tijuana, siendo un total de 1,922,523 de acuerdo con INEGI, mientras que la población objetivo se encuentra identificada dentro del Diagnóstico que soporta la creación del Pp como: "La población de 15 a 64 años que abarca un 67% de la población potencial y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrentan algún tipo de exclusión."

<b>Desagregación por género:</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>
	968,740	953,783
<b>Desagregación por grupo de edad:</b>	0-14 Años	15-44 Años
	295,935	968,929
	45-64 Años	65 o más
	390,947	107,744

➤ **Presupuesto aprobado para el ejercicio fiscal en curso y, en su caso, el monto aprobado para los años anteriores disponibles.**

El presupuesto autorizado para el ejercicio fiscal 2023 fue de \$8,150,212.09, con una modificación de \$8,292,205.84 y un presupuesto ejercido de \$6,151,827.34. Las fuentes de financiamiento del programa provienen de gasto corriente y participaciones federales mismos que se encuentran desglosados de la siguiente forma:

<b>Fuentes de Financiamiento</b>	<b>Presupuesto Aprobado</b>	<b>Presupuesto Modificado</b>	<b>Presupuesto Ejercido</b>
Recursos Fiscales	\$4,779,420.56	\$4,838,711.11	\$3,010,012.64
Participaciones Federales	\$3,370,791.53	\$3,453,434.73	\$3,141,814.70
<b>TOTAL</b>	<b>\$8,150,212.09</b>	<b>\$8,292,205.84</b>	<b>\$6,151,827.34</b>

## Módulo 1. Diseño

### *b. Análisis del problema público o necesidad*

#### **1. ¿El Pp cuenta con un documento diagnóstico que presente el problema o necesidad pública que justifica el diseño del Pp?**

**Respuesta:**

A través del documento “Diagnostico que soporta la creación sustancial del Pp”, en el apartado I.3 Descripción del Problema, se identifica y analiza el problema (justificación de la intervención del programa) donde dice que: El crecimiento del área urbana de la ciudad de Tijuana, aqueja a los ciudadanos con congestionamiento vial, accidentes y falta de infraestructura urbana.

Es por ello la implementación de esfuerzos, acciones, proyectos y programas que sean diseñados para atender las demandas sociales e impulsar al municipio a un crecimiento en infraestructura, a través de los servicios públicos y la implementación de obras que mejoren el desarrollo urbano, cuidado ambiental y la conectividad para una mejor movilidad en la ciudad.

Así mismo por medio del “Árbol de problemas” se detallan las siguientes causas:

- Falta de instrumentos técnicos y normativos internos en materia de movilidad y seguridad vial.
- Falta de reingeniería de tránsito en puntos conflictivos, inadecuada planeación de ellos espacios de la vía pública destinados a sistemas de movilidad y de transporte.
- Deficiente seguridad vial e inadecuada organización de la infraestructura para la operación del transporte público y de carga en las vías públicas.

**2. ¿El problema o necesidad pública que busca atender el Pp cuenta con las características siguientes?**

**Criterios de valoración:**

- a) Se define de manera clara, concreta, acotada y es único (no se identifican múltiples problemáticas).
- b) Se formula como un hecho negativo o como una situación que puede ser revertida.
- c) Identifica a la población objetivo de manera clara, concreta y delimitada.
- d) Identifica un cambio (resultado) sobre la población objetivo (es decir, no solo se define como la falta de un bien, servicio o atributo).

**Respuesta:**

Criterios	
<b>Nivel</b>	El problema o necesidad pública cuenta con:
<b>3</b>	Tres de los criterios de valoración.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable, a través del documento “Árbol de Problemas” identifica el problema o necesidad que atiende por medio de las causas que lo originan y los efectos que estas tienen; sin embargo, este no se formula como un hecho negativo y en apego a la Metodología del Marco Lógico (MML), este dice:

“La población de la ciudad de Tijuana debe ser fortalecida en materia de movilidad y seguridad vial”. Así mismo, en el documento de “Descripción del problema” del diagnóstico, es posible identificar la problemática y justificación de la intervención del programa, “como la falta de servicios públicos y obras que mejoren el crecimiento del área urbana de la ciudad de Tijuana, para la protección de la vida e integridad física de las personas en su desplazamiento por las vías públicas, con un enfoque a la prevención y disminución de los factores de riesgo a través de la generación de sistemas.”

En cuanto a la población que atenderá, se logra identificar por medio del documento “Determinación de la población” la población objetivo, definiendo a los habitantes de la ciudad de Tijuana de 15 a 64 años que abarcan el 67% de la población potencial y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión.

El programa no solo se define como la falta de un bien o servicio, sino que busca generar un cambio significativo en la población objetivo brindándoles mejores condiciones de vida en el desplazamiento a sus centros de trabajo, estudio y lugares de esparcimiento, esto conlleva el uso de sistemas de transporte con el consecuente consumo de espacio, tiempo, recursos y energía.

**Errores frecuentes en la definición del problema:**

- Identificarlo como ausencia de solución (Ejemplo: es incontrolable la deserción de estudiantes de familias con ingresos por debajo de tres salarios mínimos en la educación media superior).
- Definirlo como la falta de un servicio (Ejemplo: hay que procurar transporte de los estudiantes a los centros de educación media superior).
- Verlo como falta de un bien (Ejemplo: hay que hacer centros de educación media superior más allegados a las poblaciones).

Derivado del análisis anterior se recomienda (**sugerencia de mejora 1**), definir el problema central en el Árbol de Problemas como un hecho negativo y en apego a la Metodología del Marco Lógico (MML).

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

**Respuesta:**

Criterios	
<b>Nivel</b>	La justificación teórica o empírica que sustenta el tipo de intervención:
<b>4</b>	Además de los tres criterios anteriores, presenta evidencia de efectos positivos atribuibles a los componentes, tipos de apoyo, bienes y/o servicios del Pp.

A través del documento “Diagnostico que soporta la creación sustancial del Pp”, en el apartado I.3 Descripción del Problema, se identifica y analiza el problema (justificación de la intervención del programa) donde dice que: El crecimiento del área urbana de la ciudad de Tijuana, aqueja a los ciudadanos con congestión vial, accidentes y falta de infraestructura urbana.

Dentro del acuerdo de creación del programa, se consideran las reformas que han surgido durante el tiempo en materia fiscal, administrativa, financiera, cambio climático, transporte público, entre otros para el análisis de su intervención, así como el enfoque al problema que atiende por medio de las causas y efectos identificados en su “Árbol de problemas” justificando el tipo de intervención que realiza y el impacto que tiene hacia la población.

De igual manera, el documento de diagnóstico permite conocer la alineación que tiene este con el Plan Nacional de desarrollo, identificándolo en la “Matriz de Planeación” con la estrategia: “Fomentar junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajo en emisiones, así como la movilidad no motorizada”.

Es por ello que a través del cumplimiento de los bienes y servicios que ofrece:

- Realizar la planeación de la movilidad urbana enfocándose en los principios de equidad y sustentabilidad.
- Implementar soluciones a los problemas que presenta la ciudad en cuestiones de movilidad.
- Elaborar y presentar el programa General de Movilidad Urbana Sustentable Municipal, para lograr acceso a bienes y servicios, con prioridad a peatones, ciclistas y transporte público.
- Diseñar, proponer, coordinar estrategias, programas, normatividad y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable con la participación de sectores, entidades federativas, estatales y municipios.
- Participar en la promoción de estudios, proyectos y obras de infraestructura y equipamiento, así como de criterios de priorización de las inversiones para la movilidad urbana sustentable.

Mismos que se encuentran descritos en su “Matriz de Indicadores para Resultados”, es posible atender la problemática del programa.

**c. Análisis de los objetivos del Pp**

**4. ¿El objetivo central del Pp cuenta con las características señaladas a continuación?**

**Criterios de valoración:**

- a) Identifica a la población objetivo del Pp, es decir, aquella que presenta el problema o necesidad pública que el Pp tiene planeado atender y que cumple con los criterios de elegibilidad.
- b) Identifica el cambio que el Pp busca generar en la población objetivo.
- c) Es único, es decir, no se definen múltiples objetivos.
- d) Corresponde a la solución del problema o necesidad pública que origina la acción gubernamental.

**Respuesta:**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	El objetivo central del Pp cuenta con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El programa identifica claramente a la población objetivo, se encuentra identificada dentro del Diagnóstico que soporta la creación del Pp como: “La población de 15 a 64 años que abarca un 67% de la población potencial y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrentan algún tipo de exclusión.”

Así mismo, el programa en su objetivo central identifica el cambio que busca generar en la población objetivo por medio de acciones y políticas que buscan mejorar la calidad de vida en las ciudades, a través de una movilidad más sostenible y eficiente, brindando mejores condiciones de vida en el desplazamiento de la población.

El objetivo central del programa es único y claro, se encuentra identificado en el propósito dentro del “Árbol de objetivos” de igual manera en la “Matriz de Indicadores para Resultados” (MIR) como único para lograr el cambio en la población descrita, mismo que dice: “ La población de la ciudad de Tijuana se fortalecerá con alternativas en materia de movilidad y seguridad vial”, de igual manera a través de los componentes y actividades se definen las estrategias a utilizar para el alcanzar el desempeño eficiente del mismo. No se definen múltiples objetivos, lo que garantiza la focalización de los esfuerzos del programa.

El objetivo del programa está directamente relacionado con la solución del problema de movilidad y seguridad vial en Tijuana. Las acciones del programa están diseñadas para abordar las causas y efectos, mejorando la movilidad pública y la calidad de vida de la población afectada.

**5. ¿El objetivo central del Pp contribuye al cumplimiento de alguno de los objetivos o estrategias que se definen en los programas que se derivan del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente?**

**Respuesta: Sí**

Nivel	Respuesta
4	Sí se identifica contribución.

El propósito del programa se vincula a los objetivos y estrategias derivados del Plan Nacional de Desarrollo (PND) actual, misma que se encuentra definida en el documento “Matriz de planeación” y descritos en el “Anexo 1. Alineación a objetivos de la planeación nacional”, permitiendo dar cumplimiento al objetivo del programa, de igual manera es posible identificar que los componentes y actividades definidos en la MIR están enfocados a su contribución.

De tal manera que el programa se encuentra vinculado con la estrategia 2.8.3 “Fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada”, cumpliendo por medio de estrategias que impulsen políticas públicas para el mejoramiento de la movilidad y seguridad vial.

El programa incide directamente al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, en el objetivo prioritario 1. Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal y su estrategia prioritaria 1.1 Mejorar el estado físico de la Red Carretera Federal a través de la conservación y reconstrucción para aumentar el bienestar, la conectividad y seguridad de los usuarios de la infraestructura carretera.

Por lo anterior se considera que los objetivos están vinculados a los objetivos del Pp como son: “Impulsar las políticas públicas en materia municipal para el mejoramiento de la movilidad y seguridad vial”, de igual forma con el Propósito del programa que es lograr que “la población de la ciudad de Tijuana se fortalezca en materia de movilidad y seguridad vial”.

**6. ¿El objetivo central del Pp se vincula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030?**

**Respuesta:**

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable, define el objetivo central del Pp como “La población de la ciudad de Tijuana se fortalecerá con alternativas en materia de movilidad y seguridad vial”.

El Pp se vincula directamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en el objetivo:

**11 (once): “Ciudades y comunidades sostenibles”.**

En la **meta 11.2:** “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.”

Es por ello que el programa a través del objetivo central para la gestión de acciones que impulsen las políticas públicas en materia municipal para el mejoramiento de la movilidad y seguridad vial permite contribuir directamente al cumplimiento del ODS.

De igual manera, incide indirectamente con el objetivo:

**13 (trece): “Acción por el clima”.**

En la **meta 13.2:** “Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales”.

Cabe mencionar que el programa no se alinea directamente a este objetivo, sin embargo, es importante reconocer que el programa al ser generador de estrategias que buscan mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad en temas de movilidad urbana sustentable y seguridad también cuenta con una dimensión ambiental y social, buscando minimizar el costo energético y fomentando un profundo respeto al usuario de la calle y al ambiente.

El Pp. tiene el objetivo de promover una cultura de movilidad urbana sustentable, generar un sentido de pertenencia y promover la convivencia armoniosa y de respeto a la ciudad. Así como crear un sistema de movilidad que sea coherente con las condiciones de la ciudad.

**d. Análisis de la población potencial, objetivo y atendida**

**7. ¿Las poblaciones potenciales, objetivas y atendidas del Pp se encuentran correctamente identificadas?**

**Criterios de valoración:**

- a) El Pp identifica a la población total que presenta el problema público o necesidad que justifica su existencia (población potencial).
- b) El Pp identifica a la población que tiene planeado atender para cubrir la población potencial y que es elegible para su atención (población objetivo).
- c) El Pp identifica a la población atendida en un ejercicio fiscal y ésta corresponde a un subconjunto o totalidad de la población objetivo (población atendida).
- d) Las poblaciones potenciales, objetivas y atendidas son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa, por ejemplo: diagnóstico, documento normativo, lineamientos operativos, ISD, entre otros.

**Respuesta: Sí**

	Criterios
Nivel	Las poblaciones cuentan con:
3	Tres de los criterios de valoración.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable, a través del documento “Árbol de Problemas” identifica el problema o necesidad que atiende por medio de las causas que lo originan y los efectos que estas tienen, el Pp lo define como “La población de la ciudad de Tijuana debe ser fortalecida en materia de movilidad y seguridad vial”. Así mismo, en el documento de “Descripción del problema” del diagnóstico, es posible identificar la problemática y justificación de la intervención del programa, “como la falta de servicios públicos y obras que mejoren el crecimiento del área urbana de la ciudad de Tijuana, para la protección de la vida e integridad física de las personas en su desplazamiento por las vías públicas, con un enfoque a la prevención y disminución de los factores de riesgo a través de la generación de sistemas.”

La Unidad Receptora (UR) a través del documento denominado “Diagnóstico que soporta la creación sustancial Pp” en el punto I.4 Determinación de la población, se identifica a la población potencial como los 1,922,523 habitantes de la ciudad de Tijuana, y a la población objetivo abarca un 67% de la población potencial, siendo esta la población de 15 a 64 años y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión.

Para lograr identificar a la población atendida, se proporcionó el documento “Relación de propuestas 2023”, definiendo el total de la población beneficiadas por delegación y obra, siendo un total de 3,211,527 habitantes. Cabe mencionar que varias obras propuestas pueden beneficiar a la misma delegación, es por ello que la población supera a la cantidad de población objetivo. Es preciso mencionar que la dependencia determinó el total de la población en base a los datos presentados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), basando su cuantificación en fuentes de información externa.

Dentro de las observaciones (**sugerencia de mejora 2**) se sugiere definir la población objetivo dentro del documento Programa Operativo Anual (POA) para dar consistencia entre los documentos estratégicos del programa. Es decir, indicar la población que atenderá el programa “población de 15 a 64 años y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión” y no la estrategia que utilizaran en el ejercicio correspondiente.

**8. ¿El Pp cuenta con información documentada que permite conocer a la población atendida, que cumpla con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- e) Incluye características de la población atendida.
- f) Incluye características del tipo de bien o servicio otorgado.
- g) Se encuentra sistematizada y cuenta con mecanismos documentados para su depuración y actualización.
- h) Incluye una clave única por unidad o elemento de la población atendida que permite su identificación en el tiempo.

**Respuesta: Sí**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	La información cuenta con:
<b>3</b>	<b>Tres de los criterios de valoración.</b>

La documentación proporcionada por el programa permite identificar las características detalladas de la población atendida, esta incluye la desagregación por género, edad y particularidades definidas, como son personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ. Así mismo, se detalla que la población atendida abarca un 67% de la población potencial debido a los rangos de edades en que se enfoca el programa.

El Pp No. 2 Movilidad Urbana Sustentable dentro de su diagnóstico y sus funciones para dar cumplimiento al fin y propósito del programa, considera las acciones que impulsen las políticas públicas en materia municipal para el mejoramiento de la movilidad y seguridad vial. Es por ello que el documento proporcionado por la dependencia “Relación de propuestas 2023” muestra la descripción de la obra, delegación, beneficiados y línea de acción, donde se informó por parte del programa no ser ejecutores de obras dirigiéndolas a las dependencias correspondientes para su realización. El documento se elabora en una base de datos en Excel, mismo que se encuentra disponible para consulta interna del programa.

El anexo 3. Procedimiento de actualización de la PA establece que existe un procedimiento para documentar la población atendida o beneficiada por las obras propuestas, mismo que se realiza de forma anual para justificar el programa de trabajo. No se identifica el mecanismo de depuración; sin embargo, las obras realizadas no se duplican debido a la delegación a la que se dirigen y la línea de acción considerada.

Se recomienda (**sugerencia de mejora 3**) incluir una clave única para identificar los tipos de estudios, proyectos y obras de infraestructura que realizan en el programa y desarrollar una plataforma solida de sistema informático para llevar el control de la población.

**e. Análisis del Instrumento de Seguimiento del Desempeño**

**9. ¿El ISD del Pp permite obtener información relevante sobre los siguientes elementos de diseño del Pp?**

**Respuesta:**

Nivel	Criterios
4	<p>El ISD permite obtener información relevante sobre:</p> <p>En el caso de MIR, además de cumplir con el criterio anterior, el ISD del Pp permite obtener información sobre el cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del programa, mediante una variable de resultados (propósito – objetivo central).</p> <p>En el caso de FID, además de cumplir con el criterio anterior, el ISD debe contar con, por lo menos, un indicador estratégico vinculado al objetivo central del Pp.</p>

El Pp No. 2 Movilidad Urbana sustentable identifica por medio de la MIR y sus Fichas de Indicadores de Desempeño (FID) sus principales procesos operativos y de gestión para el cumplimiento del objetivo del programa; de igual manera permite conocer el desempeño a través de los porcentajes de avance de cada uno y el impacto que este tiene hacia la población objetivo. Es por ello que se logra identificar los indicadores estratégicos y de gestión, así como su unidad de medida, método de cálculo, frecuencia de medición, comportamiento del indicador y parámetros de semaforización.

El Instrumento de Seguimiento del Desempeño (ISD) del Pp proporciona detalles sobre las características de la población atendida, incluyendo variables demográficas como género, edad, y situación socioeconómica. Los informes y documentos relacionados detallan cómo se identifica y caracteriza a la población beneficiaria del programa.

En sus Fichas de Indicadores de Desempeño (FID) el Pp cuenta con un indicador estratégico que vincula a su objetivo central, el nivel del indicador es el Propósito y su descripción narrativa se describe “La población de la ciudad de Tijuana debe ser fortalecida en materia de movilidad y seguridad vial”

En el documento MIR el Pp describe claramente los bienes y servicios otorgados por el programa, tales como:

- Realizar la planeación de la movilidad urbana enfocándose en los principios de equidad y sustentabilidad.
- Implementar soluciones a los problemas que presenta la ciudad en cuestiones de movilidad.
- Elaborar y presentar el programa General de Movilidad Urbana Sustentable Municipal, para lograr acceso a bienes y servicios, con prioridad a peatones, ciclistas y transporte público.
- Diseñar, proponer, coordinar estrategias, programas, normatividad y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable con la participación de sectores, entidades federativas, estatales y municipios.
- Participar en la promoción de estudios, proyectos y obras de infraestructura y equipamiento, así como de criterios de priorización de las inversiones para la movilidad urbana sustentable.

En el anexo 4. Instrumentos de Seguimiento del Desempeño, se evalúa cada indicador de la MIR y sus FID permitiendo conocer el cumplimiento de cada elemento en el diseño del Pp.

**10. ¿Los indicadores que integran el ISD del Pp cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es claro, el nombre del indicador es entendible, no presenta ambigüedades y no contiene términos o acrónimos que dificulten su comprensión y, si los contiene, estos se encuentran definidos.
- b) Es relevante, provee información valiosa sobre aquello que se quiere medir.
- c) Es económico, la información para generar el indicador está disponible a un costo razonable.
- d) Es monitoreable, permite su estimación y verificación independiente, así como su trazabilidad.
- e) Es adecuado, provee información suficiente para medir, evaluar o valorar el desempeño del Pp.

**Respuesta: Sí**

	<b>Criterios</b>
	El indicador cumple con:
<b>4</b>	<b>Todos</b> de los criterios de valoración.

Los indicadores a nivel estratégicos de los ISD presentadas por el programa de Movilidad Urbana Sustentable en sus documentos normativos, como es “porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y seguridad vial” y a nivel gestión como lo es “avance de los instrumentos técnicos y normativos en materia de movilidad”, “puntos conflictivos atendidos en la vialidad” y “porcentaje de acciones para la seguridad vial” son claros ya que son precisos y fáciles de comprender.

A su vez son relevantes, debido a que nos proveen información relevante al objetivo del programa en un sentido práctico. Conocer los puntos conflictivos de la ciudad permite la generación de estudios y proyectos de reingeniería de tránsito, la confianza de estos indicadores permite conocer el avance del objetivo principal.

Los indicadores son capturados en el sistema SIPRO para medir el desempeño de los mismos, este se realiza a través de la página del municipio <http://menu.tijuana.gob.mx>, permitiendo que sea económico debido al uso de plataforma municipal y la disponibilidad que se tiene para la consulta permite su monitoreo, generando verificación independiente y trazabilidad.

Por último, son adecuados porque nos proveen suficientes bases para medir el desempeño de forma que nos muestran los resultados del impacto que estos tienen en el objetivo del programa.

**11. ¿Los medios de verificación de los indicadores que integran el ISD del Pp, cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Presentan el nombre completo del documento donde se encuentra la información.
- b) Incluyen el nombre del área administrativa que genera o publica la información.
- c) Especifican el año o periodo en que se emite el documento y éste coincide con la frecuencia de medición del indicador.
- d) Indican la ubicación física del documento o, en su caso, la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información.

**Respuesta:**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	Los medios de verificación de los indicadores cuentan con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable presenta documentos de los ISD como son la Matriz de Indicadores Resultados (MIR) y los avances trimestrales programáticos, donde se logra identificar el nombre completo del documento, siendo de fácil identificación y acceso a la información.

También los documentos permiten verificar el nombre del área administrativa responsable, donde se identifica como “Dependencia ejecutora”, siendo la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable (SEMOV).

Además, se especifica el año de emisión de los documentos, coincidiendo con la frecuencia de medición del indicador que es el año 2023. Dentro de los avances trimestrales programáticos, se miden durante el periodo 2023 reportando cada tres meses para mantener actualizado el avance de los indicadores y la información sea oportuna y pertinente.

Para conocer la ubicación física del documento o liga de la página electrónica donde se encuentra la información, es posible identificarla en la Matriz de Indicadores Resultados dentro de los medios de verificación, la mayor parte de la documentación la salvaguarda en carpetas puestas y fichas técnicas de proyectos de reingeniería ubicada en la dirección del programa. Esta información está disponible y permite crear transparencia en los procesos y proyectos que se llevan.

**12. ¿Las metas de los indicadores que integran el ISD del Pp, cumplen con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Se establecen con base en un método de cálculo documentado.
- b) Cuentan con unidad de medida y son congruentes con el sentido del indicador.
- c) Se orientan a la mejora del desempeño, es decir, no son laxas ni su cumplimiento se encuentra garantizado.
- d) Son factibles, considerando la normatividad, los plazos y los recursos humanos, materiales y financieros disponibles.

**Respuesta:**

Nivel	Criterios
4	Las metas de los indicadores cuentan con: <b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

Por medio de los documentos proporcionados por el Pp Movilidad Urbana Sustentable como es la MIR y los Avance Trimestrales Programáticos se identifica la metodología para la valoración de las metas siendo clara, detallada en el método de cálculo y la base utilizada para definir los objetivos. Los indicadores examinados cuentan con unidad de medida bien definida siendo congruentes con los objetivos de los indicadores, facilitando la interpretación y monitoreo.

Las metas definidas en los indicadores son alcanzables, permitiendo lograr medir el desempeño del programa. Por ejemplo, las metas para la reducción de puntos conflictivos de la vialidad muestran un compromiso con la reingeniería de tránsito y el estudio para lograr proyectos de mejora.

Las metas de los indicadores propuestas son factibles considerando los recursos disponibles y las limitaciones normativas, sin embargo, aseguran que las metas sean alcanzables dentro de las capacidades del programa.

Para el cumplimiento satisfactorio de las metas de los indicadores programadas es necesario definir los métodos de cálculo de forma clara, accesible y debidamente documentados con el fin de que todos los involucrados tengan acceso a la información. De igual manera, se requiere la revisión constante de las metas para realizar ajustes necesarios basados en el desempeño de periodos anteriores y las necesidades actuales, permitiendo que estas sean alcanzables y ambiciosas.

*f. Consistencia programática y normativa*

**13. ¿La modalidad presupuestaria del Pp es consistente con el objetivo que éste persigue, con los bienes y/o servicios que genera, con sus actividades sustantivas y, en conjunto, con su mecanismo de intervención?**

**Respuesta:**

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable se alinea con la modalidad presupuestaria establecida "P" Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas, identificado en su Matriz de Indicadores para resultados que incluye actividades de proyectos y estudios. La asignación de recursos y la estructura presupuestaria permite que se lleve a cabo el tipo de programa para el cual fue desarrollado y el logro de los objetivos establecidos.

Así mismo, los servicios que otorga el programa están alineados con la modalidad presupuestaria "P". Los recursos asignados permiten el cumplimiento de las actividades, asegurando que el logro de estas beneficie directamente a su población objetivo.

Las actividades sustantivas del programa de Movilidad Urbana Sustentable son consistentes con la modalidad presupuestaria "P". Los informes y documentos normativos indican que los recursos para llevar a cabo sus actividades están directamente relacionados con el mejoramiento de la movilidad y seguridad vial, asegurando que las metas se logren de manera correcta.

El mecanismo de intervención del programa, que incluye instrumentos técnicos y normativos en materia de movilidad, manuales y procedimientos técnicos, propuestas conceptuales y estudios, son conducentes con la modalidad presupuestaria. Cabe mencionar que los recursos estipulados para el programa permiten una aplicación efectiva de las estrategias, reflejando una adecuada planificación y asignación presupuestaria.

La modalidad presupuestaria del Pp Movilidad Urbana Sustentable es consistente con los objetivos, bienes y servicios, actividades y su mecanismo de intervención. Esto asegura que los recursos sean utilizados eficientemente, logrando los objetivos del programa.

## ***g. Complementariedades, similitudes y duplicidades***

**14. ¿En la estructura programática de la APF vigente, se identifican los Pp que sean similares, se complementen o se dupliquen con el Pp evaluado?**

### **Respuesta:**

De acuerdo con la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (CONUEE) de la Secretaría de Energía (SENER), la movilidad sustentable implica la suma de desplazamientos que se presentan en el entorno urbano, para que las personas se trasladen a sus centros de trabajo, estudio y lugares de esparcimiento, principalmente; su dinámica conlleva el uso de sistemas de transporte con el consecuente consumo de espacio, tiempo, recursos y energía. Los textos son guías útiles para reflexionar sobre el quehacer en la toma de decisiones respecto de la transportación de personas.

Es por ello que la CONUEE define los siguientes proyectos: Infraestructura para el peatón y ciclista, Transporte público de calidad e integrado, Desarrollo urbano y calle completa, Tecnologías de eficiencia energética en vehículos automotores y Metodología para determinar las emisiones evitadas de CO<sub>2</sub> al usar bicicleta. Siendo el Desarrollo urbano y calle completa dos de las formas más importantes de la infraestructura necesaria para lograr una movilidad exitosa y la disminución en el número de vehículos, emisiones de dióxido de carbono y horas de embotellamientos. La calle completa consiste en una vía pública integral, en la que de manera simultánea puedan desplazarse automóviles privados, bicicletas, transporte público y peatones, cada uno con cierto número de carriles de acuerdo con las necesidades de la localidad que la implemente, teniendo el Pp evaluado una contribución al mismo objetivo.

Sin embargo, no se logra identificar que el Pp tenga duplicidad con algún otro programa de acuerdo con los objetivos y servicios que ofrece la SEMOV, esto de acuerdo con la revisión de la estructura de APF disponible. El análisis no reveló duplicidades exactas, lo que indica una buena distribución y especialización de los programas.

Cabe mencionar que se muestra la complementariedad con el Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable, derivado de que ambos programas tienen el objetivo de facilitar el acceso a los temas de movilidad sustentable y seguridad vial a la población de la ciudad y el estado. Para optimizar recursos y maximizar el impacto se pueden establecer mecanismos de coordinación entre los Pp complementarios y similares.

**Módulo 2. Planeación estratégica y orientación a resultados**

**a. Instrumentos de planeación**

**15. ¿Existe un plan estratégico del Pp que cumpla con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es producto de ejercicios de planeación institucionalizados, es decir, sigue un procedimiento establecido en un documento oficial o institucional.
- b) Abarca un horizonte de al menos cinco años.
- c) Establece cuáles son los resultados que se pretenden alcanzar con la ejecución del Pp, es decir, el objetivo central del Pp y su contribución a objetivos superiores.
- d) Cuenta con indicadores del desempeño para medir los avances en el logro de sus objetivos.

**Respuesta: Sí**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	El plan estratégico cuenta con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El programa de Movilidad Urbana Sustentable documenta la planeación institucional que realiza para la realización del proyecto del ejercicio fiscal 2023 a través del diagnóstico realizado y su acta circunstanciada, de igual manera atiende a su Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal a través de sus procedimientos establecidos para la ejecución de sus actividades. De igual manera el marco jurídico que el programa utiliza para su planificación respalda la normatividad aplicada.

Para considerar un horizonte de cinco años en la planeación, se realiza a través el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND), el "Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 (PED) y el Plan Municipal de Desarrollo 2022-2024 (PMD) proporcionan directrices y marcos estratégicos dentro de las líneas de acción que establecen las metas.

La documentación proporcionada por el programa entre los cuales destaca el Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal y los planes de desarrollo, establecen los objetivos y resultados esperados para la generación de la planeación establecen.

De igual manera se identifica el documento Matriz de Indicadores para Resultados en el cual se establecen los objetivos y metas a alcanzar, mismos que definen los indicadores para medir el grado de avance a lo largo del ejercicio a través de los reportes de avances trimestrales.

**16. ¿El Plan Anual de Trabajo (PAT) de la(s) UR que operan el Pp cumple con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es producto de ejercicios de planeación institucionalizados, es decir, siguen un procedimiento establecido en un documento oficial.
- b) Se consideran los bienes y/o servicios que se producen con el presupuesto del Pp.
- c) Establece metas que contribuyan al logro del objetivo central del Pp, a través de la entrega o generación de sus bienes y/o servicios.
- d) Se revisa y actualiza periódicamente.

**Respuesta:**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	El PAT cuentan con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El Pp cuenta con planes de trabajo para alcanzar sus objetivos, tal es el caso de su Programa Operativo Anual, documento que permite validar el procedimiento de planeación institucionalizada, este documento es resultado de ejercicios de planeación que se realiza cada ejercicio previo a su apertura.

De igual manera dentro de la planificación se precisan las actividades de los servicios que brinda el programa como son propuestas conceptuales, reingeniería de procesos, estudios, campañas e inspecciones, todo esto realizado bajo el presupuesto otorgado.

En el documento MIR el Pp describe los bienes y servicios otorgados por el programa, tales como:

- Realizar la planeación de la movilidad urbana enfocándose en los principios de equidad y sustentabilidad.
- Implementar soluciones a los problemas que presenta la ciudad en cuestiones de movilidad.
- Elaborar y presentar el programa General de Movilidad Urbana Sustentable Municipal, para lograr acceso a bienes y servicios, con prioridad a peatones, ciclistas y transporte público.
- Diseñar, proponer, coordinar estrategias, programas, normatividad y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable con la participación de sectores, entidades federativas, estatales y municipios.
- Participar en la promoción de estudios, proyectos y obras de infraestructura y equipamiento, así como de criterios de priorización de las inversiones para la movilidad urbana sustentable.

Adicional al POA se define la Matriz de Indicadores para Resultados, donde se identifican el Fin, Propósito, Componentes y Actividades del programa que será ejecutado durante el año fiscal.

En ambos casos la información se revisa y actualiza de manera trimestral para verificar el cumplimiento de las metas. Así mismo, el PMD establece que los planes de trabajo deben ser revisados y actualizados de manera periódica.

**b. Generación y uso de información del desempeño**

**17. ¿El Pp cuenta con información del desempeño que dé cuenta de los elementos que se presentan a continuación?**

**Criterios de valoración:**

- a) Su contribución a los objetivos o estrategias prioritarias del programa derivado del PND vigente al que se vincula.
- b) El avance en el logro de su objetivo central, es decir, los cambios verificables en la población objetivo.
- c) Las características de la población atendida y no atendida.
- d) Las características del tipo de bien o servicio otorgado.

**Respuesta: Sí**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	El Pp cuenta con información sobre:
<b>3</b>	<b>Tres</b> de los criterios de valoración.

El Pp Movilidad Urbana Sustentable tiene una vinculación con el PND 2019-2024, concretamente con la estrategia 2.8.3 que busca fomentar junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajo en emisiones, así como la movilidad no motorizada. Los informes y planes operativos del programa se alinean y contribuyen los objetivos nacionales, como se evidencia en los documentos normativos y operativos.

El seguimiento a los objetivos centrales se realiza a través de sus indicadores de desempeño, como los puntos conflictivos atendidos en la vialidad y la implementación de señalamientos. La Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) y los informes trimestrales muestran estos avances, impactando directamente en la población objetivo.

Para identificar a la población atendida se detalla a través de la “Relación de propuestas 2023” que muestra la descripción de la obra, delegación, beneficiados y línea de acción, donde se informó por parte del programa no ser ejecutores de obras dirigiéndolas a las dependencias correspondientes para su realización.

Los documentos del programa describen los servicios proporcionados, como son campañas de los derechos y obligaciones de los sujetos activos de movilidad y reingeniería de tránsito en puntos conflictivos. Estos se reflejan en los informes de actividades y en la MIR.

Como parte del análisis se recomienda (**Sugerencia de Mejora 4**), recolectar información acerca de la población atendida que no es beneficiada con los apoyos y/o servicios que ofrece la UR, documentar en base a las características de la normatividad del programa.

**18. ¿La información que el Pp obtiene para el seguimiento de su desempeño cumple con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Es oportuna, se genera y está disponible en un momento adecuado y conveniente para su uso.
- b) Es confiable, es validada por quienes la generan, procesan e integran.
- c) Se encuentra sistematizada, actualizada y depurada.
- d) Permite el seguimiento del desempeño de manera permanente.

**Respuesta:**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	El Pp cuenta con información sobre:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El programa de Movilidad Urbana Sustentable genera de manera periódica la información para el seguimiento de su desempeño misma que se encuentra disponible de manera oportuna. Los informes trimestrales y anuales de los avances programáticos aseguran la actualización de los datos y es conveniente para su uso.

La información es validada por los responsables del programa en la generación y procesamiento. Esta es recopilada y verificada por medio de los procedimientos establecidos en los manuales de operación permitiendo la confiabilidad de la misma.

El programa mantiene su información en bases de datos para su gestión en un sistema institucional denominado SIPRO. La información se actualiza regularmente y se depura para asegurar que no contenga duplicidades ni beneficiarios no vigentes. Se insta a asegurar que las de bases de datos estén integrados y sean accesibles para todas las unidades responsables, mejorando la interoperabilidad y la eficiencia en la gestión de datos.

El Pp para medir el desempeño de este lo realiza a través de los indicadores registrados en el SIPRO ubicado en la página <http://menu.tijuana.gob.mx>, permitiendo que la información sea oportuna durante la entrega de los avances programáticos.

Derivado de lo anterior se considera que la información que recolecta el programa para monitorear su desempeño se encuentra sistematizado además de ser oportuna al emitir reportes en tiempo real como lo establece el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC), de igual forma se considera que se encuentra actualizada en todo momento y disponible para su consulta.

19. ¿El Pp utiliza información derivada de análisis externos (evaluaciones, auditorías financieras o al desempeño, estudios o informes de organizaciones externas, entre otros) bajo los siguientes criterios?

**Criterios de valoración:**

- a) De forma regular, como insumo para la toma de decisiones de corto plazo sobre el Pp.
- b) De forma institucionalizada, sigue un procedimiento establecido en un documento oficial.
- c) De forma estratégica, para definir acciones que contribuyan a mejorar la gestión y resultados del Pp.
- d) De forma consensuada, es utilizada por personas funcionarias involucradas en la operación, planeación, evaluación del Pp y a niveles superiores de toma de decisiones.

**Respuesta:** No aplica.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable refirió no haber sido sujeto a evaluaciones externas que muestren la evolución en sus procesos para el mejor funcionamiento del programa, esto por ser de reciente creación.

Cabe mencionar la importancia de realizar evaluaciones externas a los programas sujetos a reglas de operación y la difusión de los resultados, siendo esta una estrategia orientada al logro de un gobierno enfocado en resultados, transparente y que rinde cuentas al público. Es importante considerar aquellas recomendaciones surgidas en la presente evaluación para la mejora de sus procesos.

**20. Considerando los antecedentes del Pp, el estado actual de su diseño y operación, en su caso, los cambios programáticos identificados y su trayectoria de evaluación ¿qué temas relacionados con el Pp considera relevante analizar mediante evaluaciones u otros ejercicios conducidos por instancias externas a su operación?**

**Respuesta:** No aplica.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable refirió no haber sido sujeto a evaluaciones externas que muestren la evolución en sus procesos para el mejor funcionamiento del programa, esto por ser de reciente creación.

Cabe mencionar la importancia de realizar evaluaciones externas a los programas sujetos a reglas de operación y la difusión de los resultados, siendo esta una estrategia orientada al logro de un gobierno enfocado en resultados, transparente y que rinde cuentas al público. Es importante considerar aquellas recomendaciones surgidas en la presente evaluación para la mejora de sus procesos.

## *c. Aspectos Susceptibles de Mejora*

- 21. Del total de los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) clasificados como específicos o institucionales en los últimos tres años, ¿qué porcentaje presenta un avance conforme lo establecido en los documentos de trabajo o institucionales?**

**Respuesta:** No aplica.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable refirió no haber sido sujeto a evaluaciones externas que muestren la evolución en sus procesos para el mejor funcionamiento del programa, esto por ser de reciente creación.

Cabe mencionar la importancia de realizar evaluaciones externas a los programas sujetos a reglas de operación y la difusión de los resultados, siendo esta una estrategia orientada al logro de un gobierno enfocado en resultados, transparente y que rinde cuentas al público. Es importante considerar aquellas recomendaciones surgidas en la presente evaluación para la mejora de sus procesos.

**22. ¿Con los ASM específicos o institucionales definidos a partir de evaluaciones, auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros estudios relevantes de los últimos tres años, se han logrado los resultados esperados?**

**Respuesta:** No aplica.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable refirió no haber sido sujeto a evaluaciones externas que muestren la evolución en sus procesos para el mejor funcionamiento del programa, esto por ser de reciente creación.

Cabe mencionar la importancia de realizar evaluaciones externas a los programas sujetos a reglas de operación y la difusión de los resultados, siendo esta una estrategia orientada al logro de un gobierno enfocado en resultados, transparente y que rinde cuentas al público. Es importante considerar aquellas recomendaciones surgidas en la presente evaluación para la mejora de sus procesos.

**23. ¿Cuáles ASM específicos o institucionales definidos en los últimos tres años no han logrado ser atendidos en los tiempos que establecen los documentos de trabajo o institucionales y cuáles son las principales causas y consecuencias del atraso?**

**Respuesta:** No aplica.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable refirió no haber sido sujeto a evaluaciones externas que muestren la evolución en sus procesos para el mejor funcionamiento del programa, esto por ser de reciente creación.

Cabe mencionar la importancia de realizar evaluaciones externas a los programas sujetos a reglas de operación y la difusión de los resultados, siendo esta una estrategia orientada al logro de un gobierno enfocado en resultados, transparente y que rinde cuentas al público. Es importante considerar aquellas recomendaciones surgidas en la presente evaluación para la mejora de sus procesos.

## Módulo 3. Cobertura y focalización

**24. ¿El Pp cuenta con una estrategia de cobertura documentada para la atención de su población potencial y objetivo que cumple con los siguientes criterios?**

**Criterios de valoración:**

- a) Cuantifica la evolución de la población potencial y objetivo para al menos los próximos tres años.
- b) Considera el presupuesto que requiere el Pp para atender a su población objetivo para al menos los tres próximos años.
- c) Especifica metas de cobertura anuales para el plazo que se haya definido y los criterios con los que se establecen las metas son claros.
- d) Con el diseño actual del Pp es posible alcanzar las metas de cobertura definidas (metas factibles).

**Respuesta:**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	La estrategia de cobertura cuenta con:
<b>3</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

La estrategia de cobertura identificada en los documentos de planeación estratégica e institucional y el diagnóstico, definen que la población potencial y objetivo se cuantifica de acuerdo con las estadísticas presentadas por el INEGI a través del crecimiento en la ciudad y se encuentra desagregada por género y grupo de edad.

Así mismo considera que el presupuesto otorgado al programa es el requerido para atender a la población objetivo y depende de los planes de desarrollo estatal y municipal que proporcionan directrices y marcos estratégicos que se extienden por un período mínimo de cinco años.

La cobertura anual del programa se refleja en el POA con una población desagregada por género de 968,740 hombres y 953,783 mujeres. Los criterios para establecer las metas son claros y se miden de forma trimestral con el fin de asegurar q el logro de sus objetivos.

Las metas consideradas en el programa son factibles de acuerdo con los resultados obtenidos en los avances programáticos, dando cumplimiento al objetivo central del programa. En el anexo 9. Estrategia de Cobertura se realiza el análisis de la cobertura sobre los criterios de valoración.

Como parte del análisis se recomienda **(Sugerencia de Mejora 5)**, incluir información que determine el presupuesto estimado a utilizar en los próximos 3 años, basándose en los ejercicios previos. Incluir las metas de cobertura e indicadores vinculados a las actividades de los ISD.

**25. ¿El Pp cuenta con mecanismos para identificar a su población objetivo, es decir, aquella que el Pp tiene planeado atender para cubrir la población potencial y que es elegible para su atención?**

**Respuesta:**

El programa determina la población con estadísticas presentadas por el INEGI a través del crecimiento en la ciudad de Tijuana, misma que documenta y cuantifica en el Programa Operativo Anual desagregada por género y edad de 968,740 hombres y 953,783 mujeres.

De igual manera establece criterios de focalización diferenciados en como son los rangos de edad de 15 a 64 años que abarca un 67% de la población potencial y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrentan algún tipo de exclusión.

Cabe mencionar que el programa presenta una relación de propuestas con las obras, proyectos y/o estudios de acuerdo con el análisis de las necesidades de la población de las diferentes delegaciones de la ciudad y realizar propuestas para ser realizadas por las dependencias correspondientes en los temas de movilidad y seguridad vial.

Por lo tanto, se logra identificar que la estrategia para identificar a su población objetivo incluye una cuantificación de la población potencial y objetivo, utilizando datos de fuentes confiables y actualizadas.

En el documento POA se detalla el presupuesto requerido para brindar la atención a la población objetivo, en cuanto a las metas de cobertura anuales están claramente definidas y se revisan los avances de manera trimestral.

## Módulo 4. Operación

### *a. Análisis de los procesos clave*

**26. Describa mediante diagramas de flujo los procesos clave en la operación del Pp, es decir, aquellas actividades, procedimientos o procesos fundamentales para alcanzar los objetivos del Pp.**

**Respuesta:**

El programa de Movilidad Urbana Sustentable dentro de su objetivo busca fortalecer a la población de la ciudad de Tijuana con alternativas en materia de movilidad y seguridad vial, a través de la creación de instrumentos técnicos y normativos internos en materia de movilidad y seguridad vial, reingeniería de tránsito en puntos conflictivos, óptima planeación de los espacios de la vía pública destinados a sistemas de movilidad y de transporte, eficiente seguridad vial, organización de la infraestructura para la operación del transporte público y de carga en las vías públicas, entre otros; es por ello, el análisis de las necesidades de la población de las diferentes delegaciones de la ciudad y realizar propuestas para ser realizadas por las dependencias correspondientes.

A continuación, se detallan los procesos que realiza el programa de acuerdo con el instructivo interno del área de recepción proporcionado por la entidad. El instructivo está enfocado a señalar y determinar los procedimientos, funciones a realizar, delimitar responsabilidades y las acciones coordinadas para el óptimo desempeño de las actividades propias del programa.

#### **Recepción de oficios**

- 1.- Se revisa y/o corrobora que la información a recibir sea dirigida correctamente al Secretario de Movilidad Urbana Sustentable Municipal o Director General de Movilidad Urbana Sustentable Municipal según sea el caso. En ocasiones el oficio puede ser únicamente una copia de conocimiento.
- 2.- Una vez que se verifique lo antes mencionado se coloca el sello de recibido con la fecha de recepción; así como hora y antefirma de quien recibe.
- 3.- En la esquina superior derecha se colocará el número de folio para llevar el control consecutivo de cada uno de los documentos que se recibe en la Dependencia.
- 4.- Se debe revisar el tema a tratar en cada uno de los oficios para canalizarlo al área correspondiente, ejemplo: Presupuestos, Adquisiciones, Traspasos, Honorarios Asimilables a Salarios, etc., corresponden a la Coordinación Administrativa; Juicios de Amparo, Expedientes del Tribunal Estatal de Justicia Administrativa (TEJA), etc., corresponden al área Jurídica; por otro lado los temas relacionados con vialidades, seguimiento a peticiones ciudadanas, revisiones de proyectos viales, etc., deben ser atendidos por la Coordinación de Proyectos.
- 5.- En caso de oficios que deban ser remitidos a otras Dependencias o Direcciones pertenecientes a esta Secretaría, se debe preparar el oficio correspondiente.

#### **Control y salida de oficios**

##### **Oficios recibidos**

- 1.- Deben tener el sello de recibido en la página principal del oficio, en caso de que no se tenga espacio para colocarlo, se debe sellar en la última página donde viene la firma del área que lo remite.
- 2.- Todos los oficios recibidos deben estar resguardados de manera física y digital.

##### **Oficios enviados**

- 1.- Todo oficio saliente debe tener el oficio de despachado al costado de la firma del Titular.

- 2.- En la parte inferior izquierda debe tener en letra pequeña las iniciales de la persona que da revisión al escrito, así como de quien lo redactó.
- 3.- Todos los oficios salientes deben estar resguardados de manera física y digital.
- 4.- En caso de que el sello de Despachado lo requiera otra área fuera de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal, se debe llenar la bitácora correspondiente al préstamo de dicho sello; la bitácora debe contener, fecha del préstamo, quien lo utilizará, asunto del tema a despachar y firma del responsable de resguardarlo.

### **Seguimiento del Sistema Integral de Atención (SIAT)**

En caso de ser el enlace designado para atender las peticiones, quejas o solicitudes de los ciudadanos; se deberá cumplir con lo siguiente:

- 1.- Solicitar a la Dirección de Tecnologías de la Información el usuario y contraseña para el portal del Sistema Integral de Atención (SIAT).
- 2.- Una vez cumplido el requisito anterior, se debe ingresar al portal <https://menu.tijuana.gob.mx/Inicio.aspx>
- 3.- En el apartado de Reportes Generales donde se encuentra Peticiones por Nivel de Usuario se encuentra cada una de las solicitudes que han ingresado a través del área de Atención Ciudadana, mismas que se encuentran por fecha de recepción, tema a tratar, tiempo límite para dar respuesta o seguimiento en el portal.
- 4.- Una vez revisando a detalle lo mencionado anteriormente, se debe pasar al área correspondiente para su seguimiento y respuesta, es preciso informar que todo el seguimiento debe ser a través de la plataforma.
- 5.- En el supuesto que el tema no concierna a esta Dependencia, se debe aclarar en el portal, en el apartado de Seguimiento, donde se debe remitir al área correspondiente.
- 6.- En caso de dudas sobre el uso de la plataforma se puede consultar el Manual de Operaciones en el apartado de Manuales y Documentos.

**b. Solicitud de bienes y/o servicios**

**27. ¿El Pp cuenta con información sistematizada que permita conocer la demanda total de sus bienes y/o servicios, así como las características específicas de la población solicitante?**

**Respuesta:**

Nivel	Criterios
4	Además del criterio anterior, existe evidencia de que la información sistematizada es válida, es decir, se utiliza como fuente de información única de la demanda total de los bienes y/o servicios del Pp.

El Pp No. 2 Movilidad Urbana Sustentable por medio del documento “Instructivo Interno del Área de Recepción” señala el procedimiento de seguimiento al Sistema Integral de Atención (SIAT) donde se atienden las peticiones, quejas o solicitudes de los ciudadanos.

El enlace designado para atender las peticiones, quejas o solicitudes de los ciudadanos; se deberá cumplir con lo siguiente:

- 1.- Solicitar a la Dirección de Tecnologías de la Información el usuario y contraseña para el portal del Sistema Integral de Atención (SIAT).
- 2.- Una vez cumplido el requisito anterior, se debe ingresar al portal <https://menu.tijuana.gob.mx/Inicio.aspx>
- 3.- En el apartado de Reportes Generales donde se encuentra Peticiones por Nivel de Usuario se encuentra cada una de las solicitudes que han ingresado a través del área de Atención Ciudadana, mismas que se encuentran por fecha de recepción, tema a tratar, tiempo límite para dar respuesta o seguimiento en el portal.
- 4.- Una vez revisando a detalle lo mencionado anteriormente, se debe pasar al área correspondiente para su seguimiento y respuesta, es preciso informar que todo el seguimiento debe ser a través de la plataforma.
- 5.- En el supuesto que el tema no concierna a esta Dependencia, se debe aclarar en el portal, en el apartado de Seguimiento, donde se debe remitir al área correspondiente.
- 6.- En caso de dudas sobre el uso de la plataforma se puede consultar el Manual de Operaciones en el apartado de Manuales y Documentos

La información obtenida del seguimiento a las peticiones de acuerdo con los servicios que brinda el programa es confiable, debido a que el seguimiento lo realiza el personal del programa. La atención brindada por el programa a las peticiones de la ciudadanía permite obtener una visión general de las necesidades existentes y así poder brindar los servicios del programa.

28. ¿El Pp cuenta con procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que genera, están documentados y cumplen con las siguientes características?

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para atención.
- c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para cada procedimiento.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta:**

Criterios	
Nivel	Los procedimientos cuentan con:
3	Tres de los criterios de valoración.

El Pp No. 2 Movilidad Urbana Sustentable presenta el documento “Instructivo Interno del Área de Recepción” donde señala y determinan los procedimientos, funciones a realizar, delimitar responsabilidades y las acciones coordinadas para el óptimo desempeño de las actividades propias de la dependencia.

Los procedimientos detallados son: recepción de oficios, control de entrada y salida de oficios, seguimiento al Sistema Integral de Atención (SIAT) y solicitudes de acceso a la información.

Es por ello que se define el proceso para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes, una vez determinado el tema a tratar se canaliza al área correspondiente. Cabe mencionar que las solicitudes recibidas están enfocadas al cumplimiento del objetivo del programa, así como beneficiar a la población objetivo.

De acuerdo con el tipo de actividad a realizar, el procedimiento indica las funciones a realizar y el área a canalizar. Sin embargo, el instructivo no es público ni accesible a la población objetivo únicamente es para uso y control interno de la dependencia.

No obstante, la población tiene acceso a la plataforma del municipio de Tijuana (<https://t-atiende.tijuana.gob.mx/tramite.aspx>) para realizar peticiones de diferentes índoles, mismas que son atendidas por la dependencia en el SIAT.

Otras atenciones son también por petición ciudadana que llegan directamente a las oficinas del programa y de las cuales se canalizan a las áreas correspondientes. Se establecen mesas de trabajo con otras dependencias y/organismos donde surgen actividades de atención con propuestas de mejora y que posteriormente son canalizadas.

Se recomienda (**Sugerencia de Mejora 6**), publicar el proceso de atención a la ciudadanía de acuerdo al instructivo que se desarrolla en la Dirección de Movilidad Urbana, con el fin de hacer de conocimiento a la población.

29. ¿El Pp cuenta con mecanismos para verificar los procedimientos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que genera, están documentados y cumplen con las siguientes características?

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Están estandarizados, son utilizados por todas las instancias involucradas en el procedimiento.
- c) Están sistematizados, la información se encuentre en bases de datos y disponible en un sistema informático.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta: Sí**

	Criterios
Nivel	El mecanismo de verificación cuenta con:
3	Tres de los criterios de valoración.

El Pp No. 2 Movilidad Urbana Sustentable presenta el documento “Instructivo Interno del Área de Recepción” donde señala y determinan los procedimientos, funciones a realizar, delimitar responsabilidades y las acciones coordinadas para el óptimo desempeño de las actividades propias de la dependencia.

Los procedimientos detallados son: recepción de oficios, control de entrada y salida de oficios, seguimiento al Sistema Integral de Atención (SIAT) y solicitudes de acceso a la información.

Es por ello que se define el proceso para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes, una vez determinado el tema a tratar se canaliza al área correspondiente. Cabe mencionar que las solicitudes recibidas están enfocadas al cumplimiento del objetivo del programa, así como beneficiar a la población objetivo.

De acuerdo con el tipo de actividad a realizar, el procedimiento indica las funciones a realizar y el área a canalizar. Sin embargo, el instructivo no es público ni accesible a la población objetivo únicamente es para uso y control interno de la dependencia.

No obstante, la población tiene acceso a la plataforma del municipio de Tijuana (<https://t-atiende.tijuana.gob.mx/tramite.aspx>) para realizar peticiones de diferentes índoles, mismas que son atendidas por la dependencia en el SIAT.

Se recomienda (**Sugerencia de Mejora 6**), publicar el proceso de atención a la ciudadanía de acuerdo al instructivo que se desarrolla en la Dirección de Movilidad Urbana, con el fin de hacer de conocimiento a la población.

**c. Selección de la población objetivo**

**30. ¿El Pp cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo y estos cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Son congruentes con la identificación, definición y delimitación de la población objetivo.
- b) Se encuentran claramente especificados, es decir, no existe ambigüedad en su redacción.
- c) Se encuentran estandarizados y sistematizados.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta:**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	Los criterios de elegibilidad cuentan con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El No. 2 Movilidad Urbana Sustentable cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo. Estos criterios son hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrentan algún tipo de exclusión y están definidos en os documentos normativos del programa.

Los criterios de elegibilidad están claramente especificados, sin ambigüedades en su redacción. Los documentos institucionales describen con precisión las características que debe cumplir; sin embargo, derivado de las funciones realizadas por el programa como son la creación de instrumentos técnicos y normativos internos en materia de movilidad y seguridad vial, reingeniería de tránsito en puntos conflictivos, optima planeación de los espacios de la vía pública destinados a sistemas de movilidad y de transporte, eficiente seguridad vial, organización de la infraestructura para la operación del transporte público y de carga en las vías públicas, entre otras, se identifica la población objetivo a toda la ciudadanía que se vea afectada por alguna situación en el tema de seguridad vial.

Es por ello que la relación electrónica de propuestas que menciona las obras a realizar abarca las delegaciones y la cantidad de beneficiados que puede incidir directamente la realización del proyecto.

Los criterios de elegibilidad son públicos y accesibles a la población objetivo, debido a que cualquier ciudadano puede realizar su petición de acuerdo con las necesidades que presente, a través de la dependencia y/o plataformas públicas disponibles.

**31. ¿El procedimiento del Pp para la selección de los destinatarios de sus bienes y/o servicios cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Considera y se adapta a las características de la población objetivo.
- b) Identifica y define plazos para cada proceso, así como datos de contacto para atención.
- c) Presenta y describe los requisitos y formatos necesarios para cada proceso.
- d) Es público y accesible a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta:**

Criterios	
<b>Nivel</b>	Los procedimientos cuentan con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El Pp No. 2 Movilidad Urbana Sustentable por medio del documento “Instructivo Interno del Área de Recepción” señala el procedimiento de seguimiento al Sistema Integral de Atención (SIAT) donde se atienden las peticiones, quejas o solicitudes de los ciudadanos.

El enlace designado para atender las peticiones, quejas o solicitudes de los ciudadanos; se deberá cumplir con lo siguiente:

1. Solicitar a la Dirección de Tecnologías de la Información el usuario y contraseña para el portal del Sistema Integral de Atención (SIAT).
2. Una vez cumplido el requisito anterior, se debe ingresar al portal <https://menu.tijuana.gob.mx/Inicio.aspx>
3. En el apartado de Reportes Generales donde se encuentra Peticiones por Nivel de Usuario se encuentra cada una de las solicitudes que han ingresado a través del área de Atención Ciudadana, mismas que se encuentran por fecha de recepción, tema a tratar, tiempo límite para dar respuesta o seguimiento en el portal.
4. Una vez revisando a detalle lo mencionado anteriormente, se debe pasar al área correspondiente para su seguimiento y respuesta, es preciso informar que todo el seguimiento debe ser a través de la plataforma.
5. En el supuesto que el tema no concierna a esta Dependencia, se debe aclarar en el portal, en el apartado de Seguimiento, donde se debe remitir al área correspondiente.
6. En caso de dudas sobre el uso de la plataforma se puede consultar el Manual de Operaciones en el apartado de Manuales y Documentos.

**32. ¿El Pp cuenta con mecanismos para verificar el procedimiento para la selección de los destinatarios de los bienes y/o servicios que produce o entrega el Pp, están documentados y cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Están estandarizados, son utilizados por todas las instancias involucradas en el procedimiento.
- c) Están sistematizados, la información se encuentre en bases de datos y disponible en un sistema informático.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta:**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	El mecanismo de verificación cuenta con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

Los servicios que otorga el programa de Movilidad Urbana Sustentable a la población de la ciudad de Tijuana se enfocan en materia de movilidad y seguridad vial, es por ello por lo que las solicitudes se atienden de acuerdo con el “Instructivo Interno del Área de Recepción” y el Reglamento interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal.

Dentro del reglamento del programa se definen los servicios que otorga entre ellos se encuentra:

- Monitorear y brindar acompañamiento técnico en la aplicación desarrollo de estrategias de movilidad urbana sustentable a las delegaciones municipales.
- Incentivar la construcción, ampliación y rehabilitación de infraestructura vial urbana; equipamiento urbano y estrategias de gestión del estacionamiento en vía pública; así como medidas para implementar obras de calles completas; recuperando el espacio público y la infraestructura urbana de manera paralela.
- Promover el modelo urbano en el que se busca construir barrios en torno al transporte público: estaciones de autobús, BRT, Sistemas Integrados de Transporte o cualquier otro medio de transporte masivo.
- Promover un desarrollo compacto y de alta densidad, con restricciones de cajones de estacionamiento, localizado fundamentalmente en áreas con transporte público de calidad y con infraestructura peatonal y ciclista de calidad, así como cambios graduales en zonas existentes.
- Promover la implementación de redes de transporte público con servicio confiable, eficaz y con amplia cobertura que incentive viajes en medios seguros y sustentables.

Motivo por el cual los servicios son destinados a toda la población de la ciudad de Tijuana y que requieran algún servicio en materia de movilidad y seguridad vial. Esta información se encuentra pública y accesible en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**d. Entrega de bienes y/o servicios**

**33. ¿El Pp cuenta con procedimientos para la entrega de los bienes y/o servicios, documentados y que cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Identifican y definen plazos para cada procedimiento, así como datos de contacto para la atención al público.
- c) Presentan y describen los requisitos y formatos necesarios para el procedimiento.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta: Sí**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	Los procedimientos cuentan con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

Los servicios que otorga el programa de Movilidad Urbana Sustentable a la población de la ciudad de Tijuana se enfocan en materia de movilidad y seguridad vial, es por ello por lo que las solicitudes se atienden de acuerdo con el “Instructivo Interno del Área de Recepción” y el Reglamento interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal.

Dentro del reglamento del programa se definen los servicios que otorga entre ellos se encuentra:

- Monitorear y brindar acompañamiento técnico en la aplicación desarrollo de estrategias de movilidad urbana sustentable a las delegaciones municipales.
- Incentivar la construcción, ampliación y rehabilitación de infraestructura vial urbana; equipamiento urbano y estrategias de gestión del estacionamiento en vía pública; así como medidas para implementar obras de calles completas; recuperando el espacio público y la infraestructura urbana de manera paralela.
- Promover el modelo urbano en el que se busca construir barrios en torno al transporte público: estaciones de autobús, BRT, Sistemas Integrados de Transporte o cualquier otro medio de transporte masivo.
- Promover un desarrollo compacto y de alta densidad, con restricciones de cajones de estacionamiento, localizado fundamentalmente en áreas con transporte público de calidad y con infraestructura peatonal y ciclista de calidad, así como cambios graduales en zonas existentes.
- Promover la implementación de redes de transporte público con servicio confiable, eficaz y con amplia cobertura que incentive viajes en medios seguros y sustentables.

Motivo por el cual los servicios son destinados a toda la población de la ciudad de Tijuana y que requieran algún servicio en materia de movilidad y seguridad vial. Esta información se encuentra pública y accesible en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**34. ¿El Pp cuenta con mecanismos para verificar los procedimientos para la entrega de los bienes y/o servicios del Pp, están documentados y cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Consideran y se adaptan a las características de la población objetivo.
- b) Están estandarizados, son utilizados por todas las instancias involucradas en el procedimiento.
- c) Están sistematizados, la información se encuentre en bases de datos y disponible en un sistema informático.
- d) Son públicos y accesibles a la población objetivo en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**Respuesta: Sí**

Nivel	Criterios
4	El mecanismo de verificación cuenta con: <b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

Los servicios que otorga el programa de Movilidad Urbana Sustentable a la población de la ciudad de Tijuana se enfocan en materia de movilidad y seguridad vial, es por ello que las solicitudes se atienden de acuerdo al “Instructivo Interno del Área de Recepción” y el Reglamento interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal.

Para dar seguimiento a las peticiones, quejas o solicitudes de los ciudadanos; se deberá cumplir con lo siguiente: ingresar al portal del SIAT, en el apartado de Peticiones por Nivel de Usuario se encuentra cada una de las solicitudes que han ingresado a través del área de Atención Ciudadana, mismas que se encuentran por fecha de recepción, tema a tratar, tiempo límite para dar respuesta o seguimiento en el portal, una vez revisando a detalle se dará seguimiento y respuesta, es preciso informar que todo el seguimiento debe ser a través de la plataforma, en el supuesto que el tema no concierna a la Dependencia, se debe aclarar en el portal, en el apartado de Seguimiento, donde se debe remitir al área correspondiente.

Cabe mencionar que el programa presenta una relación de propuestas con las obras, proyectos y/o estudios de acuerdo con el análisis de las necesidades de la población de las diferentes delegaciones de la ciudad y realizar propuestas para ser realizadas por las dependencias correspondientes en los temas de movilidad y seguridad vial.

Motivo por el cual los servicios son destinados a toda la población de la ciudad de Tijuana y que requieran algún servicio en materia de movilidad y seguridad vial. Esta información se encuentra pública y accesible en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**35. ¿Qué problemas identifican la(s) UR del Pp para la generación y/o entrega de los bienes y/o servicios dirigidos a la población objetivo?**

**Respuesta:**

El programa de Movilidad Urbana Sustentable brinda servicios a la población de la ciudad de Tijuana en materia de movilidad y seguridad vial, a través de la generación de propuestas de obras, proyectos y/o estudios, mismos que son dirigidos a las áreas correspondientes para su ejecución.

Es por ello que para la ejecución de las propuestas de obras será por medio de las dependencias que las realizan. Siendo las siguientes actividades del programa:

- Monitorear y brindar acompañamiento técnico en la aplicación desarrollo de estrategias de movilidad urbana sustentable a las delegaciones municipales.
- Incentivar la construcción, ampliación y rehabilitación de infraestructura vial urbana; equipamiento urbano y estrategias de gestión del estacionamiento en vía pública; así como medidas para implementar obras de calles completas; recuperando el espacio público y la infraestructura urbana de manera paralela.
- Promover el modelo urbano en el que se busca construir barrios en torno al transporte público: estaciones de autobús, BRT, Sistemas Integrados de Transporte o cualquier otro medio de transporte masivo.
- Promover un desarrollo compacto y de alta densidad, con restricciones de cajones de estacionamiento, localizado fundamentalmente en áreas con transporte público de calidad y con infraestructura peatonal y ciclista de calidad, así como cambios graduales en zonas existentes.
- Promover la implementación de redes de transporte público con servicio confiable, eficaz y con amplia cobertura que incentive viajes en medios seguros y sustentables

Derivado de lo anterior, se debe coordinar de manera eficiente con las demás dependencias y así lograr el cumplimiento de los objetivos propuestos. Cabe mencionar que uno de los problemas principales es la insuficiencia de recursos financieros y materiales necesarios para la generación y entrega de bienes y servicios.

**36. ¿Los procedimientos para la generación de los bienes y/o servicios que entrega el Pp cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Están estandarizados, son aplicados de manera homogénea por todas las instancias ejecutoras.
- b) Están sistematizados.
- c) Están difundidos públicamente.
- d) Están apegados al documento normativo o institucional del Pp.

**Respuesta:**

Criterios	
<b>Nivel</b>	Los procedimientos cuentan con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

Los servicios que otorga el programa de Movilidad Urbana Sustentable a la población de la ciudad de Tijuana se enfocan en materia de movilidad y seguridad vial, es por ello que las solicitudes se atienden de acuerdo al “Instructivo Interno del Área de Recepción” y el Reglamento interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal.

Para dar seguimiento a las peticiones, quejas o solicitudes de los ciudadanos; se deberá cumplir con lo siguiente: ingresar al portal del SIAT, en el apartado de Peticiones por Nivel de Usuario se encuentra cada una de las solicitudes que han ingresado a través del área de Atención Ciudadana, mismas que se encuentran por fecha de recepción, tema a tratar, tiempo límite para dar respuesta o seguimiento en el portal, una vez revisando a detalle se dará seguimiento y respuesta, es preciso informar que todo el seguimiento debe ser a través de la plataforma, en el supuesto que el tema no concierna a la Dependencia, se debe aclarar en el portal, en el apartado de Seguimiento, donde se debe remitir al área correspondiente.

Cabe mencionar que el programa presenta una relación de propuestas con las obras, proyectos y/o estudios de acuerdo con el análisis de las necesidades de la población de las diferentes delegaciones de la ciudad y realizar propuestas para ser realizadas por las dependencias correspondientes en los temas de movilidad y seguridad vial.

Motivo por el cual los servicios son destinados a toda la población de la ciudad de Tijuana y que requieran algún servicio en materia de movilidad y seguridad vial. Esta información se encuentra pública y accesible en un lenguaje claro, sencillo y conciso.

**37. ¿El Pp cuenta con mecanismos para verificar los procedimientos para la generación de bienes y/o servicios y estos cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Permiten identificar si las acciones se realizan acorde a lo establecido en los documentos normativos o institucionales del Pp.
- b) Están estandarizados, son aplicados de manera homogénea por todas las instancias ejecutoras.
- c) Están sistematizados.
- d) Son conocidos por los operadores del Pp.

**Respuesta: Sí**

Criterios	
<b>Nivel</b>	El mecanismo de verificación cuenta con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

Los servicios que otorga el programa de Movilidad Urbana Sustentable a la población de la ciudad de Tijuana se enfocan en materia de movilidad y seguridad vial, es por ello por lo que las solicitudes se atienden de acuerdo con el “Instructivo Interno del Área de Recepción” y el Reglamento interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal.

Dentro del reglamento del programa se definen los servicios que otorga entre ellos se encuentra:

- Monitorear y brindar acompañamiento técnico en la aplicación desarrollo de estrategias de movilidad urbana sustentable a las delegaciones municipales.
- Incentivar la construcción, ampliación y rehabilitación de infraestructura vial urbana; equipamiento urbano y estrategias de gestión del estacionamiento en vía pública; así como medidas para implementar obras de calles completas; recuperando el espacio público y la infraestructura urbana de manera paralela.
- Promover el modelo urbano en el que se busca construir barrios en torno al transporte público: estaciones de autobús, BRT, Sistemas Integrados de Transporte o cualquier otro medio de transporte masivo.
- Promover un desarrollo compacto y de alta densidad, con restricciones de cajones de estacionamiento, localizado fundamentalmente en áreas con transporte público de calidad y con infraestructura peatonal y ciclista de calidad, así como cambios graduales en zonas existentes.
- Promover la implementación de redes de transporte público con servicio confiable, eficaz y con amplia cobertura que incentive viajes en medios seguros y sustentables.

Motivo por el cual los servicios son destinados a toda la población de la ciudad de Tijuana y que requieran algún servicio en materia de movilidad y seguridad vial. Esta información se encuentra disponible y es conocida por el personal del programa.

*e. Mejora y simplificación regulatoria*

**38. ¿Cuáles cambios sustantivos en el documento normativo o institucional del Pp se han hecho en los últimos tres años que han permitido agilizar los procesos en beneficio de la población objetivo?**

**Respuesta:**

La Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable fue creada en el año 2017, así como su Reglamento Interno, sin embargo, sufrió reformas en el año 2021 en el artículo 4 derogando al Instituto Metropolitano de Planeación (IMPLAN) dentro de las funciones y atribuciones de la Secretaría, de igual manera se reformó el artículo 35 derogando la misma dependencia de la fracción II de las entidades paramunicipales con las que tendrá coordinación la Secretaría. Las reformas realizadas al reglamento de la dependencia. La dependencia se enfoca en los principios del Plan Integral de Movilidad Urbana dando prioridad a los medios de transporte más eficientes y efectivos.

De igual manera el programa se ha enfocado en el desarrollo de sus manuales internos, entre ellos destaca el "Instructivo Interno del Área de Recepción", mismo que está enfocado a señalar y determinar los procedimientos, funciones a realizar, delimitar responsabilidades y las acciones coordinadas para el óptimo desempeño de las actividades propias de la Dependencia.

De esta manera se logra cumplir con la tarea de dar a conocer las funciones que deben desempeñar y como deben llevarse a cabo los procedimientos, mismos que se relacionan de manera formal. Los procedimientos que se han desarrollado son los siguientes:

- Recepción de oficios
- Control de Entrada y Salida de Oficios
- Seguimiento del Sistema Integral de Atención (SIAT)
- Seguimiento a Solicitudes de Acceso a la Información

El desarrollo de cada tema ha permitido que los procesos se agilicen y de igual manera tener un mayor acceso a la información para la población objetivo. Cabe mencionar que, el instructivo se encuentra en desarrollo por lo que se irán sumando nuevos procedimientos para definir nuevas actividades esenciales para el programa.

*f. Presupuesto del Pp*

39. ¿El Pp identifica y cuantifica los gastos que se realizan para generar los bienes y/o los servicios que ofrece, y cumplen con los siguientes criterios?

**Criterios de valoración:**

- a) Desglosa el presupuesto por capítulo de gasto y fuente de financiamiento.
- b) Presenta estimaciones presupuestarias en el corto plazo.
- c) Estima el gasto unitario, como gastos totales/población atendida.
- d) Existe coherencia entre los capítulos de gasto y las características de las actividades que realiza y los bienes y/o servicios que entrega.

**Respuesta:** Sí

	Criterios
Nivel	El Pp cuenta con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

El Pp identifica y cuantifica los gastos realizados para generar los bienes y/o servicios que ofrece a través de un procedimiento. Es por ello que se presenta un análisis detallado del cumplimiento de los criterios de valoración.

El presupuesto del programa se desglosa por capítulo de gasto y fuente de financiamiento, permitiendo una gestión clara y transparente de los recursos. El desglose incluye:

- **Capítulos de Gasto:** Servicios personales, materiales y suministros, servicios generales y bienes muebles, inmuebles e intangibles.
- **Fuentes de Financiamiento:** Recursos Fiscales y Recursos Federales.

El desglose detallado del presupuesto permite dar seguimiento y control del gasto, asegurando que los recursos se utilicen de manera eficiente y transparente. Es por ello que el programa de Movilidad Urbana Sustentable presenta proyecciones presupuestarias en el corto plazo, permitiendo una planificación financiera efectiva y se encuentran definidas de la siguiente forma:

- **Proyecciones Trimestrales:** Estimaciones de ingresos y gastos para cada trimestre del año fiscal.
- **Ajustes Presupuestarios:** Revisión y ajuste de las proyecciones en función de las variaciones en ingresos y gastos reales.

Para lograr una toma de decisiones en datos actualizados se requieren de las proyecciones presupuestarias a corto plazo, esto permite prevenir pérdidas presupuestarias y asegura la disponibilidad de fondos.

Existe coherencia entre los capítulos de gasto y las características de las actividades que lleva a cabo en los servicios que brinda el Pp. Esta coherencia asegura que cada gasto contribuya directamente a la consecución de los objetivos del programa, optimizando el impacto de las inversiones y mejorando la eficiencia operativa.

Se realizan estimaciones del gasto unitario, calculando los gastos totales en relación con la población atendida. Este tipo de análisis permite evaluar la eficiencia y el costo por beneficiario de los servicios proporcionados, facilitando la identificación de áreas de mejora en la asignación de recursos y en la prestación de servicios. (Ver Anexo 11)

## 40. ¿Cuáles son las fuentes de financiamiento para la operación del Pp y qué proporción de su presupuesto total representa cada una de las fuentes?

### Respuesta:

El programa documenta su fuente de financiamiento por medio del "Detallado por Programa/Fuente de Financiamiento", y el "Detallado por Ramo/Capitulo/Partida". Obteniendo que

### Detallado por Programa/Fuente de Financiamiento:

#### 1. Recursos Fiscales

Los recursos fiscales son fondos asignados directamente por el gobierno municipal, estatal o federal para la operación.

**Monto Aprobado:** \$4,779,4200.56

**Monto Modificado:** \$ 4,838,771.11

#### 2. Recursos Federales

Son los recursos que se han descentralizado a los estados y municipios para solventar prioridades como lo es el tema que atiende el programa de movilidad urbana.

**Monto Aprobado:** \$3,370,791.53

**Monto Modificado:** \$3,453,434.73

### Detallado por Ramo/Capitulo/Partida

#### 1. Recursos Fiscales y Federales

El documento presenta un desglose de gastos que incluye recursos fiscales y federales asignados y modificados.

**Monto Aprobado:** \$8,150,212.09

**Monto Modificado:** \$8,292,206.84

**Monto Ejercido:** \$6,151,827.34

Del presupuesto total modificado del programa se ejerció el 74.18% durante el año fiscal 2023.

**g. Sistematización de la información**

**41. ¿Las aplicaciones informáticas o sistemas institucionales con que opera el Pp cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

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

**Respuesta:**

<b>Criterios</b>	
<b>Nivel</b>	El Pp cuenta con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El Pp informó el uso del sistema informáticos y sistemas institucionales que son esenciales para la administración y operación eficiente del programa, permitiendo el seguimiento de su Programa Operativo Anual (POA) y presupuesto. El sistema SIPP lleva el registro de movimientos contables y presupuestales, mismos que permiten verificar y validar la información.

A través de los sistemas se presentan los avances de la gestión financiera cada trimestre y al finalizar el ejercicio en la cuenta pública, estos sistemas son confiables ya que están basados en la Ley General de Contabilidad Gubernamental (LGCG) y en las normas emitidas por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC).

De igual manera, el uso del Sistema Presupuestal de Egresos (SIPP), que en conjunto con la Tesorería Municipal permiten que no existan diferencias en la información reportada.

Los sistemas están integrados, afirmando que no exista discrepancia entre la información de los diferentes sistemas, utilizando una estructura que facilita la transferencia y relación de datos entre los diferentes módulos, creando una sincronización automática para asegurar que los sistemas operen con información actualizada y consistente.

***h. Transparencia y rendición de cuentas***

**42. ¿El Pp cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas a través de los cuales pone a disposición del público la información de, por lo menos, los temas que a continuación se señalan?**

**Criterios de valoración:**

- a) Los documentos normativos y/u operativos del Pp.
- b) La información financiera sobre el presupuesto asignado, así como los informes del ejercicio trimestral del gasto.
- c) Los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados, así como las evaluaciones, estudios y encuestas financiados con recursos públicos;
- d) Listado de personas físicas o morales a quienes se les asigne recursos públicos.

**Respuesta:**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	La información cuenta con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El programa cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas a través de los cuales pone a disposición del público la información de los resultados obtenidos en la operación de sus procesos.

A través de los portales de internet de transparencia (<https://semov.tijuana.gob.mx/>), permite contar con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas actualizados. También es posible tener acceso a la Consulta Pública para conocer las obligaciones de transparencia del programa (sí mismo Plataforma Nacional de Transparencia da seguimiento a la solicitud de información a través de su página (<http://www.plataformadetransparencia.org.mx>).

Por medio de los mecanismos antes mencionados se puede tener acceso a los documentos normativos y operativos del programa ya que estos se encuentran disponibles para consulta, como son el Reglamento de la Administración Pública Municipal del Ayuntamiento de Tijuana Baja California.

De igual manera, toda la información financiera sobre el presupuesto ha signado e informes del ejercicio trimestral del gasto, se encuentran disponibles en la sección de transparencia de la página web del programa. Así mismo la información financiera puede ser solicitada por los ciudadanos.

**43. ¿El Pp cuenta con mecanismos para fomentar los principios de gobierno abierto, la participación ciudadana, la accesibilidad y la innovación tecnológica?**

**Criterios de valoración:**

- a) El Pp cuenta con procedimientos para recibir y dar trámite a las solicitudes de información.
- b) El Pp establece mecanismos de participación ciudadana en procesos de toma de decisiones.
- c) El Pp promueve la generación, documentación y publicación de la información en formatos abiertos y accesibles.
- d) El Pp fomenta el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y su accesibilidad.

**Respuesta:**

<b>Criterios</b>	
<b>Nivel</b>	La información cuenta con:
<b>4</b>	<b>Cuatro</b> de los criterios de valoración.

El Programa cuenta con diferentes mecanismos para fomentar los principios de gobierno abierto, la participación ciudadana, la accesibilidad y la innovación tecnológica.

Es por ello que a través de sus procedimientos establecidos en el Instructivo Interno del Área de Recepción establece el procedimiento para el “seguimiento a solicitudes de acceso a la información” y con el apoyo y asesoría del área Jurídica de la Secretaría se realiza el seguimiento pertinente a lo petitionado. Este procedimiento está diseñado para garantizar que las solicitudes se tramiten de manera eficiente.

Para establecer los mecanismos de participación ciudadana en sus procesos, el programa a través del Reglamento de la Administración Pública Municipal del Ayuntamiento de Tijuana Baja California, en el artículo 27 BIS indica que corresponde a la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable promover la participación ciudadana en la instrumentación de los planes y programas de movilidad urbana, esto permite a la comunidad involucrarse en los procesos de toma de decisiones.

Por otra parte, el programa promueve activamente la generación, documentación y publicación de información en formatos abiertos y accesibles, esta información incluye la publicación de formatos que permiten el uso y análisis por parte de la ciudadanía. Esta información es pública, accesible, confiable y se encuentra en formatos abiertos que fomentan su uso y análisis.

Derivado de lo anterior, el programa promueve el uso de tecnologías de la información para garantizar la transparencia, el derecho de acceso a la información y su accesibilidad, por medio de las plataformas digitales, logrando un fácil acceso y prontitud en la información.

## Módulo 5. Percepción de la población atendida

**44. ¿El Pp cuenta con instrumentos para medir el grado de satisfacción de la población atendida respecto al proceso de entrega de sus bienes y/o servicios, y cuenta con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) Corresponden a las características de la población atendida.
- b) El instrumento es claro, directo y neutro, de manera que no se inducen las respuestas.
- c) Los resultados que arrojan son válidos y representativos.
- d) Los resultados se utilizan para mejorar la gestión del Pp.

**Respuesta:**

	<b>Criterios</b>
<b>Nivel</b>	Los instrumentos cuentan con:
<b>0</b>	<b>Ninguno</b> de los criterios de valoración.

La satisfacción es un concepto subjetivo e intangible que no puede ser observado directamente; por ello, para medirla, se deben utilizar técnicas que posibiliten la cuantificación de conceptos intangibles o variables latentes. Una variable latente representa un concepto que no puede ser observado directamente, sino que se mide a través de variables manifiestas. Estas últimas son consideradas como variables observables y pueden ser medidas a través de preguntas específicas en una encuesta o indicadores, a partir de la información disponible. En este sentido, las variables latentes se obtienen a través de la medición de variables manifiestas.

Sin embargo, el programa de Movilidad Urbana Sustentable brinda servicios a la población de la ciudad de Tijuana en materia de movilidad y seguridad vial, a través de la generación de propuestas de obras, proyectos y/o estudios, mismos que son dirigidos a las áreas correspondientes para su ejecución. Es por ello que no aplica instrumentos para medir el grado de satisfacción de la población, una vez ejecutadas las obras, proyectos y/o estudios, estos son aplicados por las dependencias que las llevan a cabo.

Se recomienda (**Sugerencia de Mejora 7**), solicitar a las dependencias ejecutoras los resultados de la evaluación de la percepción de la población después de concluidas las obras propuestas para conocer el grado de satisfacción de la población beneficiada y medir el impacto positivo o negativo que generó la ejecución del proyecto.

## Módulo 6. Medición de resultados

### 45. ¿Por qué medios el Pp documenta sus avances en el logro de su objetivo central y su contribución a objetivos superiores?

#### **Criterios de valoración:**

- a) A partir del reporte de indicadores del ISD (MIR, FID, otro).
- b) A partir de hallazgos de estudios o evaluaciones al Pp, sin considerar impacto.
- c) A partir de hallazgos de estudios o evaluaciones nacionales o internacionales que muestran los efectos de programas similares.
- d) A partir de los hallazgos de evaluaciones de impacto al Pp.

#### **Respuesta:**

El Programa de Movilidad Urbana Sustentable documenta sus avances en el logro de su objetivo central y su contribución a objetivos superiores a través de los reportes de indicadores.

Este Instrumento de Seguimiento de Desempeño (ISD) para medir los indicadores de desempeño, se realiza por medio de la Matriz de Indicadores de Resultados y la Ficha del Indicador del Desempeño (FID), estos indicadores miden el avance hacia el resultado del objetivo central del programa y la contribución a los objetivos superiores, de igual forma el propósito mide el avance en los informes de actividades que se realizan para su cumplimiento.

Con base a estos documentos, se puede deducir que, los indicadores del ISD son relevantes y claros, proporcionando información valiosa sobre los objetivos medidos, cada indicador es comprensible, corresponde a su método de cálculo y no presenta ambigüedades. Estos indicadores son monitoreables, permitiendo su evaluación y verificación de forma independiente, por lo que podemos comprobar que los datos se encuentran de forma sistemática y se actualizan periódicamente.

Cabe mencionar que el programa no ha sido objeto de evaluaciones externas para medir su impacto. Sin embargo, es de gran importancia realizar evaluaciones externas a los programas sujetos a reglas de operación y la difusión de los resultados, siendo esta una estrategia orientada al logro de un gobierno enfocado en resultados, transparente y que rinde cuentas al público. Es importante considerar aquellas recomendaciones surgidas en la presente evaluación para la mejora de sus procesos.

**46. ¿Cuál ha sido el resultado de los indicadores del ISD en cuanto al logro del objetivo central y la contribución a objetivos superiores del Pp?**

**Respuesta:**

Nivel	Criterios
4	Además del criterio anterior, los indicadores que dan cuenta del logro del objetivo central y contribución a objetivos superiores del Pp son claros, relevantes y monitoreables.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable utiliza el ISD para medir el avance que tiene hacia su objetivo central y la contribución que tiene hacia los objetivos superiores.

A continuación, se presenta un análisis detallado de los resultados de estos indicadores, la suficiencia de los resultados para verificar el logro de los objetivos y la relevancia, claridad y monitoreabilidad de los indicadores.

El Objetivo Central del Pp es la “gestión de acciones que impulsen las políticas públicas en materia municipal para el mejoramiento de la movilidad y seguridad”, lo que contribuye a los objetivos superiores de fomentar junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada.

El porcentaje de gestión de recursos que contribuyen a la movilidad y seguridad vial mide el porcentaje de estudios y proyectos elaborados. El indicador muestra un cumplimiento del 100%, cumpliendo la meta programada, lo cual indica un resultado satisfactorio y suficiente para verificar el logro del objetivo central.

**Meta Programada:** 100%  
**Resultado 2023:** 100%.

Por otro lado, el porcentaje de población beneficiada mide el porcentaje de población objetivo atendida. Para el ejercicio 2023, el indicador muestra un 100% de cumplimiento, con un cumplimiento satisfactorio.

**Meta Programada:** 100%  
**Resultado 2023:** 100%

Otro indicador es el avance de los instrumentos técnicos y normativos en materia de movilidad, que mide el porcentaje de instrumentos técnicos y normativos. Dicho indicador muestra el 100% de cumplimiento. Esto nos indica que los resultados son suficientes para demostrar contribuciones importantes a los objetivos superiores.

**Meta Programada:** 100%  
**Resultado 2023:** 100%

**47. ¿Qué porcentaje de los indicadores estratégicos y de gestión del ISD Desempeño del Pp presentó un avance satisfactorio respecto de sus metas?**

**Respuesta:** Sí

Criterios	
<b>Nivel</b>	Porcentaje de indicadores con un avance satisfactorio:
<b>4</b>	De 75% a 100%

El Pp Movilidad Urbana Sustentable utiliza el ISD para monitorear su desempeño a través de indicadores estratégicos y de gestión.

A continuación, se presenta un análisis del porcentaje de estos indicadores que han mostrado un avance satisfactorio respecto de sus metas para el ejercicio fiscal evaluado.

**Indicadores por Nivel de Objetivo**

**Objetivo de Fin**

- **Indicador:** Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y seguridad vial
  - **Meta Programada:** 100%
  - **Resultado Alcanzado:** 100%
  - **Avance Satisfactorio:** Sí

El indicador alcanzó el 100% de la meta programada, lo cual es un resultado satisfactorio. La gestión de acciones que impulsen las políticas públicas en materia municipal para el mejoramiento de la movilidad y seguridad son el objetivo del programa.

**Objetivo de Propósito**

- **Indicador:** Porcentaje de población beneficiada
  - **Meta Programada:** 100%
  - **Resultado Alcanzado:** 100%
  - **Avance Satisfactorio:** Sí

El indicador logró el 100% de lo programado, considerándose como satisfactorio. Fortalecer a la población de la ciudad de Tijuana con alternativas en materia de movilidad y seguridad vial es parte del objetivo central del programa.

**Objetivo de Componentes**

- **Indicador:** Avance de los instrumentos técnicos y normativos en materia de movilidad.
  - **Meta Programada:** 100%
  - **Resultado Alcanzado:** 100%
  - **Avance Satisfactorio:** Sí

Este indicador mostró un avance satisfactorio, alcanzando del 100% de la meta programada. La creación de instrumentos técnicos y normativos internos en materia de movilidad y seguridad tiene un gran avance dentro de su objetivo.

El porcentaje de indicadores estratégicos y de gestión presentaron un avance satisfactorio del 100%, esto indica que los indicadores están dentro del rango esperado de cumplimiento.

**48. ¿Las evaluaciones, auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros estudios relevantes que permitan identificar hallazgos relacionados con el objetivo central del Pp y su contribución a objetivos superiores, cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) La metodología utilizada permite identificar algún tipo de relación o efecto entre la situación actual de la población atendida y la intervención del Pp.
- b) Se compara la situación de la población atendida en al menos dos puntos en el tiempo, antes y después de otorgado el bien y/o servicio por parte del Pp.
- c) La selección de la muestra utilizada garantiza la representatividad de los resultados entre los destinatarios del Pp.
- d) Los indicadores utilizados para medir el logro del objetivo central del Pp y su contribución a objetivos superiores son relevantes, es decir, proveen información valiosa sobre el objetivo que se quiere medir.

**Respuesta:** No aplica.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable refirió no haber sido sujeto a evaluaciones externas que muestren la evolución en sus procesos para el mejor funcionamiento del programa, esto por ser de reciente creación.

Cabe mencionar la importancia de realizar evaluaciones externas a los programas sujetos a reglas de operación y la difusión de los resultados, siendo esta una estrategia orientada al logro de un gobierno enfocado en resultados, transparente y que rinde cuentas al público. Es importante considerar aquellas recomendaciones surgidas en la presente evaluación para la mejora de sus procesos.

**49. ¿Cuáles son los principales resultados relacionados con el objetivo central del Pp y su contribución a objetivos superiores reportados por las evaluaciones, auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes, u otros estudios relevantes del Pp?**

**Respuesta:** No aplica.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable refirió no haber sido sujeto a evaluaciones externas que muestren la evolución en sus procesos para el mejor funcionamiento del programa, esto por ser de reciente creación.

Cabe mencionar la importancia de realizar evaluaciones externas a los programas sujetos a reglas de operación y la difusión de los resultados, siendo esta una estrategia orientada al logro de un gobierno enfocado en resultados, transparente y que rinde cuentas al público. Es importante considerar aquellas recomendaciones surgidas en la presente evaluación para la mejora de sus procesos.

**50. En caso de que el Pp cuente con evaluaciones de impacto, incluyendo auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes u otros estudios de impacto relevantes, o bien, se identifiquen estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares ¿estas evaluaciones cumplen con las siguientes características?**

**Criterios de valoración:**

- a) La metodología aplicada es robusta y consistente con las características del diseño y operación del Pp y a la información disponible.
- b) Se compara un grupo de la población atendida con otro de la población no atendida de características similares (contrafactual).
- c) Se utiliza información que permite comparar al menos dos momentos en el tiempo, antes y después de la intervención del Pp.
- d) El método de construcción de la muestra garantiza la validez y representatividad de los resultados.

**Respuesta:** No aplica.

El Programa Presupuestario (Pp) Movilidad Urbana Sustentable no ha contado con evaluaciones de impacto conforme a los lineamientos establecidos por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). Esta ausencia se puede explicar mediante el análisis de varios factores clave que son requisitos fundamentales para llevar a cabo una evaluación de impacto efectiva.

De acuerdo con los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal, la evaluación de impacto es una herramienta esencial para medir los efectos netos de un programa sobre sus beneficiarios mediante metodologías rigurosas. Esta evaluación es crucial para determinar la eficacia del programa en resolver el problema para el cual fue creado.

Sin embargo, no todos los programas cumplen con las condiciones necesarias para realizar una evaluación de impacto. Las condiciones incluyen:

- Información detallada y sistematizada sobre beneficiarios y no beneficiarios.
- Medición antes y después de la intervención.
- Metodologías específicas para la construcción del contrafactual.

Antes de realizar una evaluación de impacto, es obligatorio llevar a cabo un análisis de factibilidad que asegure que se cumplen las condiciones necesarias para dicha evaluación. Este análisis debe ser aprobado por el CONEVAL y debe demostrar que el programa cuenta con la información y metodología adecuada para una evaluación de impacto efectiva, lo anterior de acuerdo con el numeral décimo sexto de los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales y CONEVAL – Guion Análisis de Factibilidad.

[https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Normatividad/Documents/Lineamientos\\_Evaluacion\\_APF.pdf](https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Normatividad/Documents/Lineamientos_Evaluacion_APF.pdf)

[https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Metodologia/Documents/Guion\\_Analisis\\_de\\_Factibilidad.pdf](https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Metodologia/Documents/Guion_Analisis_de_Factibilidad.pdf)

**51. ¿Cuáles son los principales resultados de las evaluaciones de impacto, incluyendo auditorías al desempeño, informes de organizaciones independientes u otros estudios de impacto relevantes, o bien, estudios o evaluaciones nacionales e internacionales que muestren impacto de programas similares?**

**Respuesta:** No aplica.

El Programa Presupuestario (Pp) Movilidad Urbana Sustentable no ha contado con evaluaciones de impacto conforme a los lineamientos establecidos por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL). Esta ausencia se puede explicar mediante el análisis de varios factores clave que son requisitos fundamentales para llevar a cabo una evaluación de impacto efectiva.

De acuerdo con los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal, la evaluación de impacto es una herramienta esencial para medir los efectos netos de un programa sobre sus beneficiarios mediante metodologías rigurosas. Esta evaluación es crucial para determinar la eficacia del programa en resolver el problema para el cual fue creado.

Sin embargo, no todos los programas cumplen con las condiciones necesarias para realizar una evaluación de impacto. Las condiciones incluyen:

- Información detallada y sistematizada sobre beneficiarios y no beneficiarios.
- Medición antes y después de la intervención.
- Metodologías específicas para la construcción del contrafactual.

Antes de realizar una evaluación de impacto, es obligatorio llevar a cabo un análisis de factibilidad que asegure que se cumplen las condiciones necesarias para dicha evaluación. Este análisis debe ser aprobado por el CONEVAL y debe demostrar que el programa cuenta con la información y metodología adecuada para una evaluación de impacto efectiva, lo anterior de acuerdo con el numeral décimo sexto de los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales y CONEVAL – Guion Análisis de Factibilidad.

([https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Normatividad/Documents/Lineamientos\\_Evaluacion\\_APF.pdf](https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Normatividad/Documents/Lineamientos_Evaluacion_APF.pdf))  
([https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Metodologia/Documents/Guion\\_Analisis\\_de\\_Factibilidad.pdf](https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Metodologia/Documents/Guion_Analisis_de_Factibilidad.pdf))

## Análisis FODA

El Análisis FODA del programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad Urbana es desarrollado por cada módulo de la evaluación, obteniéndose los siguientes resultados.

### 1. Diseño (Preguntas 1-14)

Dentro de las fortalezas detectadas en el apartado de Diseño del Programa, se logra identificar la documentación que soporta la creación del programa misma que ha sido generada de manera institucional involucrando al personal. La intervención que tiene el programa está alineada a objetivos superiores, contribuyendo por medio de las actividades marcadas en los documentos de trabajo.

Gran parte de la importancia de la movilidad sustentable reside en su impacto para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, mejorar la calidad del aire, reducir la congestión y mejorar la calidad de vida de las personas, es por ello que una oportunidad es documentar el impacto que genera cada obra, estudio o proyecto propuesto para contribuir con la parte ambiental en la reducción significativa de las emisiones de gases contaminantes, mejora de la calidad del aire en la ciudad, reducción del ruido, entre otros.

En las debilidades identificadas se considera la consistencia en los documentos estratégicos del programa, como es la población objetivo dentro del POA donde deberá indicar la población que atenderá el programa “población de 15 a 64 años y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGTBTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión” con el fin de mostrar mayor claridad de la información.

Las amenazas que pueden considerarse para este apartado son los cambios climáticos que pueden surgir en la ciudad, amenazando la ejecución de las obras por parte de las dependencias que llevan a cabo las propuestas generadas por el programa. Cabe mencionar que las propuestas del programa van a enfocadas en mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, sin embargo, hay factores que son incontrolables creando retraso en su ejecución.

### 2. Planeación Estratégica y Orientación a Resultados (Preguntas 15-23)

Para lograr la planeación estratégica y orientación a resultados del programa, este muestra las siguientes fortalezas. Los ejercicios de planeación institucionalizada y los planes anuales de trabajo permiten atender los objetivos centrales y vinculando a objetivos superiores contribuyendo al Plan Nacional de Desarrollo, midiéndose a través de los indicadores de desempeño. Estos indicadores muestran información confiable y oportuna mejorando la toma de decisiones estratégicas para el programa.

Las oportunidades reconocidas son las evaluaciones externas que permiten al programa considerar los resultados para la cuestión de planeación. Estas evaluaciones son realizadas por terceras personas, proporcionando resultados y observaciones imparciales mismas que pueden considerarse para la mejora de los procesos realizados en el programa.

No obstante, existen debilidades como es la inconsistencia en sus documentos de trabajo lo que puede llevar a una mala interpretación de la información. Las definiciones de sus poblaciones en los documentos de trabajo permiten delimitar el enfoque del programa, es por ello que se requiere claridad en los instrumentos.

Una amenaza para el programa se puede considerar los cambios de administración, creando incertidumbre y afectar la continuidad de las políticas y programas, así como los trabajos institucionales en las aperturas programáticas. Para minimizar el impacto es necesario apegarse a las políticas internas establecidas por el programa, con el fin de mantener un equilibrio en el desarrollo de sus procedimientos.

### **3. Cobertura y Focalización (Preguntas 24-25)**

El programa de Movilidad Urbana Sustentable cuenta con la fortaleza de tener una identificación precisa de la población objetivo, asegurando que los esfuerzos del programa se dirijan adecuadamente a quienes más lo necesitan. El programa identifica a esta población en sus documentos de planeación estratégica e institucional.

Una oportunidad para el programa en el apartado de cobertura y focalización es ampliar los servicios para lograr la accesibilidad de mayores usuarios logrando la integración de los mexicanos y respetando el medio ambiente. Con el fin de ser una dependencia eficiente en su gestión, que garantice al país servicios de calidad y competitivos.

La debilidad encontrada en el análisis es en la desagregación por género de la población objetivo dentro del Programa Operativo Anual, esto no permite tener una consistencia entre sus documentos estratégicos para mayor claridad de la información.

El crecimiento acelerado demográfico de la población en la ciudad afecta en la obtención de recursos para ejecutar las obras que permitan generar un mejor estilo de vida. Donde el crecimiento de las zonas urbanas se ha dado de manera dispersa, inconexa y expansiva, fragmentando el espacio urbano y aumentado las distancias y tiempos de traslado.

### **4. Operación (Preguntas 26-43)**

La operación del programa muestra varias fortalezas. Los procesos realizados para llevar a cabo la operación del programa están encaminados al logro de las metas establecidas para el cumplimiento del objetivo central. Donde la eficiencia en la implementación del programa es notable, permitiendo que los servicios lleguen a quienes los necesitan de manera efectiva.

El programa muestra la oportunidad de adentrarse en la investigación sobre los nuevos temas de movilidad sustentable que se desarrollan a nivel internacional para beneficio de la población. La movilidad sostenible es un término interdisciplinar que considera el desarrollo de políticas medioambientales en la locomoción urbana, para así respetar las necesidades climáticas presentes en ciudades de alto tráfico y emisión de gases de efecto invernadero, como capitales y megápolis.

Así también cuenta con debilidades en el módulo de operación. La Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable al ser de reciente creación aun cuenta con procesos en desarrollo, por lo que está en constante actualización el instructivo de procesos, así como los diagramas de actividades. Por lo que se enfrentan a carencia de documentación para evidenciar el desarrollo de ciertas funciones.

Las amenazas que puede presentar el programa es la falta de coordinación y/o presupuesto de las dependencias ejecutoras de las propuestas realizadas, viéndose afectada la ejecución de las obras ocasionando un impacto negativo en la población.

### **5. Percepción de la Población Atendida (Pregunta 44)**

Una debilidad del programa es que no evalúa la percepción de la población debido a que no ejecuta las obras propuestas, razón por la cual no se identificó un instrumento para medir la percepción de la población. Sin embargo, una oportunidad para conocer el grado de satisfacción de la población beneficiada de las obras propuestas, es la solicitud de los resultados de la evaluación de la percepción de la población generada a las dependencias ejecutoras, con el fin de conocer el impacto positivo o negativo que generó la ejecución del proyecto en la población.

## **6. Medición de Resultados (Preguntas 45-51)**

Dentro del apartado de medición de resultados se logran identificar las siguientes fortalezas. El programa mide el avance del resultado de sus actividades a través de los Instrumentos de Seguimiento de Desempeño (ISD), obteniendo resultados satisfactorios de acuerdo a lo programado, los indicadores son relevantes y claros, proporcionando información valiosa sobre los objetivos medidos.

Las oportunidades para el programa es el desarrollo de nuevos sistemas informáticos que permitan analizar de manera más profunda los resultados obtenidos, permitiendo la toma de decisiones en base a los datos arrojados por los nuevos análisis.

Dentro de sus debilidades se pueden considerar la falta de evaluaciones externas que muestren la evolución de sus procesos para identificar hallazgos relacionados con su objetivo; así como los ASM derivados de dichas evaluaciones que permitan implementar mejoras en los procesos del programa.

Las amenazas incluyen cambios en los criterios de evaluación y la reducción de fondos para la evaluación, lo que puede afectar la capacidad del programa para realizar evaluaciones completas y precisas. Es por ello la constante actualización y revisión de la medición de los resultados para mejorar la consistencia de la información del programa.

## Comparación con ECR anteriores

Las evaluaciones se efectúan con el propósito de identificar la pertinencia, y el avance en el logro de los objetivos, de los Programas presupuestarios (Pp), así como su eficiencia, efectividad, impacto o su sostenibilidad, aportando información creíble y útil sobre los resultados obtenidos, que permita mejorar a los Pp y el proceso de toma de decisiones.

Con el fin de proporcionar a los responsables de la implementación de los Pp elementos objetivos y sustentados que permitan llevar a cabo acciones encaminadas a mejorar su diseño, implementación y, con ello, el desempeño de los Pp; así como una apreciación informada acerca de su orientación hacia el logro de resultados.

La Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable y su creación, busca promover, coordinar y evaluar los planes, programas, funciones y recursos de las dependencias y entidades, con la finalidad de que las personas gocen de acceso a bienes y servicios, dando prioridad a peatones, personas con discapacidad, ciclistas y al transporte público mediante propuestas y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable enfocándose en los principios del Plan Integral de Movilidad Urbana.

Sin embargo, el programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad Urbana no ha sido sujeto de evaluaciones externas, es por lo que no existe un punto de comparación de las Evaluaciones de Consistencia y Resultados Anteriores. Esta evaluación será la primera en dejar un antecedente para realizar comparaciones posteriores, así como los aspectos susceptibles de mejora que permitan generar compromisos con la finalidad de implementar procesos de mejora en el programa.

## Resultados y gráficas

En función de los resultados obtenidos de la aplicación del cuestionario como instrumento de la Evaluación de Consistencia y Resultados, se presenta un resumen semaforizado de las preguntas que tuvieron como opción una respuesta con valoración cuantitativa, con su respectivo nivel de respuesta, para una mayor visualización de estos con su respectiva valoración por apartado.

**Tabla de criterios de valoración**

Nivel
0
1
2
3
4

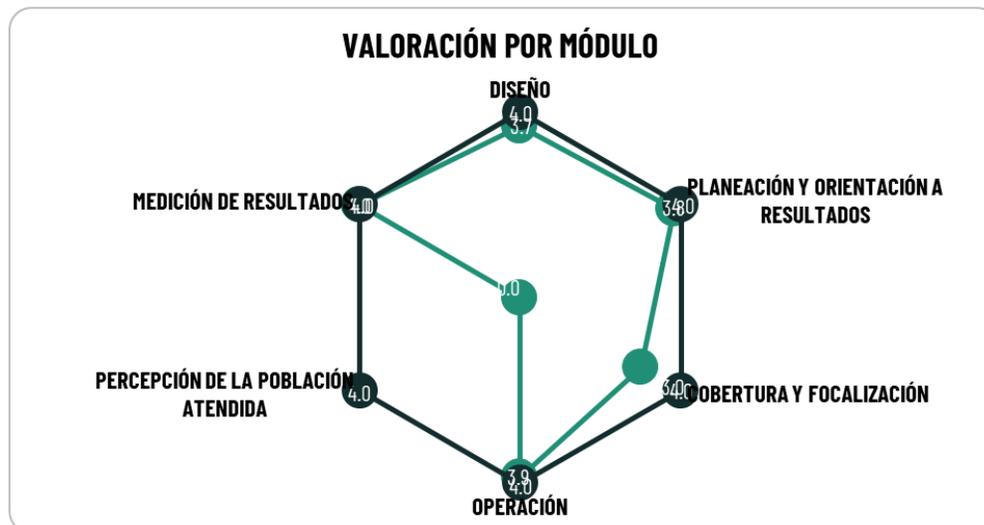
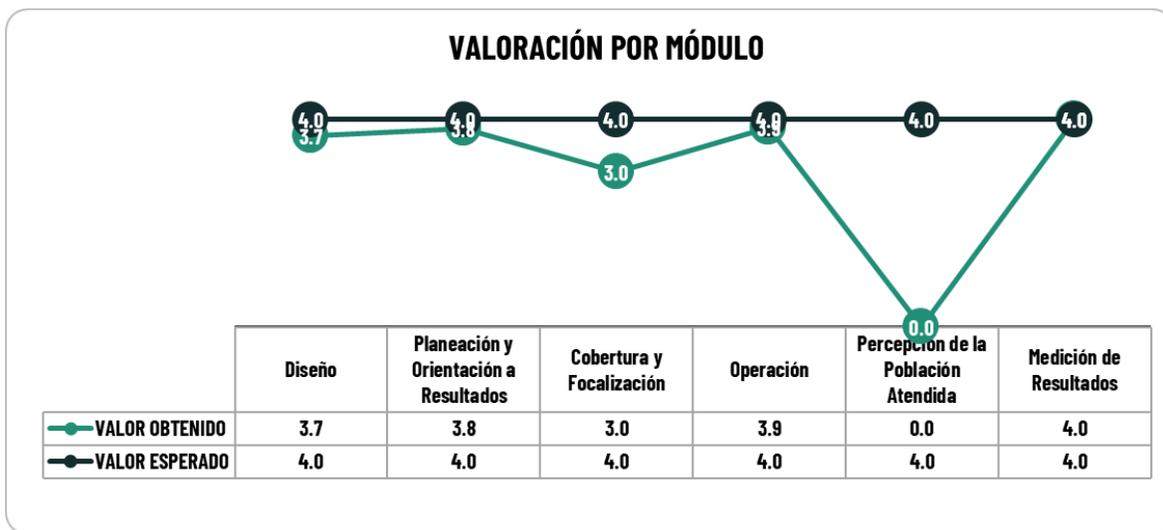
Este resumen semaforizado permite identificar rápidamente las áreas en las que el programa cumple con los estándares esperados, las áreas que requieren atención parcial y las áreas críticas que necesitan mejoras. La visualización de los niveles de respuesta a través del sistema de semáforos facilita la identificación rápida de fortalezas y debilidades en el programa, proporcionando una base sólida para la implementación de acciones correctivas y mejoras continuas.

APARTADOS DE EVALUACIÓN Y METODOLOGÍA										
No. PREGUNTA	SEMÁFORO				No. PREGUNTA	SEMÁFORO				
	NO CUMPLE	ROJO	NARANJA	AMARILLO		VERDE	NO CUMPLE	ROJO	NARANJA	AMARILLO
<b>DISEÑO</b>					<b>OPERACIÓN</b>					
1					26					
2				3	27					4
3					28				3	
4					29				3	
5					30					4
6					31					4
7				3	32					4
8				3	33					4
9					34					4
10					35					4
11					36					4
12					37					4
13					38					
14					39					4
<b>PLANEACIÓN</b>					40					
15					41					4
16					42					4
17				3	43					4
18						<b>PERCEPCIÓN</b>				
19					44	0				
20					<b>MEDICIÓN</b>					
21					45					
22					46					4
23					47					4
<b>COBERTURA</b>					48					4
24				3	49					
25					50					
					51					

Nivel	Significado
0	No cumple.
1	Cumple con nivel bajo.
2	Cumple con nivel medio.
3	Cumple con nivel medio.
4	Cumple con nivel alto.

**Nota:** Los reactivos sin nivel corresponden a preguntas abiertas sin valoración cuantitativa y solo incluye un análisis sustentado en evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el mismo.

VALORACIÓN POR MÓDULO				
APARTADO	PREGUNTAS	TOTAL	VALOR OBTENIDO	VALOR ESPERADO
Diseño	1-14	14	3.7	4.0
Planeación y Orientación a Resultados	15-23	9	3.8	4.0
Cobertura y Focalización	24-25	2	3.0	4.0
Operación	26-43	18	3.9	4.0
Percepción de la Población Atendida	44	1	0.0	4.0
Medición de Resultados	45-51	7	4.0	4.0
<b>TOTAL</b>	<b>51</b>	<b>51</b>	<b>3.1</b>	



## Conclusiones

La Evaluación de Consistencia y Resultados tiene la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados, por lo que el programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad Urbana Municipal fue sujeto a dicha evaluación para el ejercicio fiscal 2023 donde se obtuvieron las siguientes conclusiones por apartado desarrollado.

En los resultados obtenidos en la sección de Diseño del Programa se logró identificar por medio de la documentación proporcionada por la dependencia, el proceso de planeación que llevó a cabo para definir, establecer y reafirmar el sentido que tiene el programa. Motivo por el cual se justifican las actividades que el programa lleva a cabo, así como la congruencia de las metas definidas para obtener los resultados esperados. Dentro del diseño se identificó la vinculación con objetivos superiores, así como complementariedad con otros programas sectoriales.

Así mismo se identificó claramente la población potencial y objetivo del programa, así como las actividades que debe realizar para cumplir con los objetivos del programa, estos están reflejados en la Matriz de Indicadores para Resultados, de igual manera el presupuesto asignado al Pp se reconoció dentro del Programa Operativo Anual mismo que se actualiza de manera anual y en base a los datos históricos del programa.

Como sugerencias de mejora se indicó definir el problema central en el Árbol de Problemas como un hecho negativo y en apego a la Metodología del Marco Lógico (MML), también se mencionó definir la población objetivo dentro del documento Programa Operativo Anual para dar consistencia entre los documentos estratégicos del programa. Es decir, indicar la población que atenderá el programa “población de 15 a 64 años y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión” y no la estrategia que utilizan en el ejercicio correspondiente. Por último, incluir una clave única para identificar los tipos de estudios, proyectos y obras de infraestructura que realizan en el programa y desarrollar una plataforma sólida de sistema informático para llevar el control de la población.

En el desarrollo del apartado de Planeación y Orientación a Resultados, el programa mostró una planeación sustentada y vinculada, permitiendo obtener resultados favorables de sus metas y objetivos establecidos. Esto permite cumplir de manera eficiente la razón del programa y a su vez contar con resultados positivos, por lo que demostró el seguimiento realizado a sus objetivos centrales a través de los indicadores de desempeño de manera trimestral y evidenciando el impacto que tiene sobre la población objetivo.

Se recomendó recolectar información acerca de la población atendida que no es beneficiada con los apoyos y/o servicios que ofrece la UR y documentar la información en base a las características de la normatividad del programa.

Así mismo, en el apartado de Cobertura y Focalización se destaca el porcentaje que abarca de población objetivo sobre la potencial siendo un 67% de habitantes, donde incluye hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrentan algún tipo de exclusión. De igual manera se realizó una sugerencia de mejora para incluir información que determine el presupuesto estimado a utilizar en los próximos 3 años, basándose en los ejercicios previos, así como incluir las metas de cobertura e indicadores vinculados a las actividades de los ISD.

En la sección de Operación del Programa, se mostró el proceso que requieren seguir los ejecutores del programa para brindar sus servicios. Soportando con la documentación que avale los pasos a seguir, así mismo la forma de ejecutar las metas del programa. Se revisaron los resultados de indicadores del fin, propósito, componentes y actividades que se encuentran plasmadas y se observó el grado de cumplimiento. Como sugerencia se indicó publicar el proceso de atención a la ciudadanía de acuerdo con el instructivo que se desarrolla en la Dirección de Movilidad Urbana, con el fin de hacer de conocimiento a la población.

Para el apartado de Percepción de la Población no fue posible identificar algún instrumento para medir el grado de satisfacción de la población, debido a que el programa genera propuestas de obras, proyectos y/o estudios, mismos que son dirigidos a las áreas correspondientes para su ejecución. Por lo que se recomendó solicitar a las dependencias ejecutoras los resultados de la evaluación de la percepción de la población después de concluidas las obras propuestas, para conocer el grado de satisfacción de la población beneficiada y medir el impacto positivo o negativo que generó la ejecución del proyecto.

Por último, el apartado de Resultados del programa evaluado evidenció los resultados que ha tenido a nivel de fin y propósito por medio de los reportes de indicadores, teniendo un cumplimiento del 100%; sin embargo, el programa no ha sido sujeto de evaluaciones externas que le permitan conocer los resultados relacionados con el objetivo central del programa, así como su contribución con objetivos superiores.

## Bibliografía

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2. Ley General de Desarrollo Social.
3. Ley de Coordinación Fiscal.
4. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.
5. Ley General de Contabilidad Gubernamental.
6. Ley de Presupuesto y Ejercicio del Gasto Público del Estado de B.C.
7. Documento: Sistema de Evaluación del Desempeño (SED), emitido por SHCP.
8. Guía para el Diseño de Indicadores Estratégicos, SHCP y CONEVAL.
9. Norma para establecer el formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones de los recursos federales ministrados a entidades federativas.
10. Lineamientos generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal.
11. Mecanismo para el seguimiento de Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM).
12. Modelo de términos de referencia de la Evaluación de Consistencia y Resultados emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

## Anexos

No.	Anexo	Formato
1	Alineación a objetivos de la planeación nacional	Específico
2	Alineación a los ODS	Específico
3	Procedimiento de actualización de población atendida	Específico
4	Instrumento de Seguimiento del Desempeño	Específico
5	Complementariedades, similitudes y duplicidades	Específico
6	Avance en la implementación de los ASM	Específico
7	Resultados de las acciones para atender los ASM	Libre
8	Análisis de los ASM no atendidos	Libre
9	Estrategia de Cobertura	Específico
10	Diagramas de flujo de los procesos clave	Específico
11	Presupuesto	Específico
12	Instrumentos de medición del grado de satisfacción de la PA	Libre
13	Avance de los Indicadores respecto de sus metas	Específico
14	Análisis FODA	Específico
15	Comparación con ECR anteriores	Libre
16	Valoración Final del Pp	Específico
17	Ficha Técnica con los datos generales de la evaluación	Específico
18	Fuentes de información	Específico

Anexo 1. Alineación a objetivos de la planeación nacional				
<b>Clave y nombre del Pp:</b>		2P Movilidad Urbana Sustentable		
<b>Objetivo central del Pp evaluado:</b>		Fortalecer a la población de la ciudad de Tijuana con alternativas en materia de movilidad y seguridad vial		
a) Valoración de la alineación establecida				
Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024	2.8 Fortalecer la rectoría y vinculación del ordenamiento territorial y ecológico de los asentamientos humanos y de la tenencia de la tierra, mediante el uso racional y equilibrado del territorio, promoviendo la accesibilidad y la movilidad eficiente.	2.8.3 Fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a zonas de movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada	Diseñando acciones para la reingeniería de tránsito en zonas conflictivas	El programa se alinea y contribuye al programa derivado.
b) Propuesta de alineación a programas sectoriales o institucionales				
Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024.	1.- Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de la infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional intermodal.	1.1 Mejorar el estado físico de la Red Carretera Federal a través de la conservación y reconstrucción para aumentar el bienestar, la conectividad y seguridad de los usuarios de la infraestructura carretera.	Diseñando acciones para la reingeniería de tránsito en zonas conflictivas	El programa se alinea y contribuye al programa derivado.
c) Alineación a programas especiales y regionales (opcional)				
Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración

Anexo 2. Alineación a los ODS																
<b>Nombre del Pp:</b>					Movilidad Urbana Sustentable					<b>Modalidad y clave:</b>			2P Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas			
<b>Objetivo central del Pp evaluado:</b>					Fortalecer a la población de la ciudad de Tijuana con alternativas en materia de movilidad y seguridad vial											
Vinculación establecida por el Pp																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
										X						
ODS					Meta		Vinculación					Valoración de la vinculación (instancia evaluadora)				
11 (once): "Ciudades y comunidades sostenibles".					11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad		El programa se vincula directamente con los ODS, por medio del cumplimiento de su objetivo central que atiende: "La población de la ciudad de Tijuana se fortalecerá con alternativas en materia de movilidad y seguridad vial".					El programa incide directamente con el objetivo 11 de los ODS; sin embargo, es necesario definir de forma clara y específica la aportación del objetivo del programa hacia el mismo.				
Propuesta de vinculación de la instancia evaluadora																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
												X				
ODS					Meta		Vinculación					Justificación de la propuesta (instancia evaluadora)				
13 (trece): "Acción por el clima".					13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales		El programa al ser generador de estrategias que buscan mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad en temas de movilidad urbana sustentable y seguridad también cuenta con una dimensión ambiental y social, buscando minimizar el costo energético y fomentando un profundo respeto al usuario de la calle y al ambiente					El programa tiene el objetivo de promover una cultura de movilidad urbana sustentable, generar un sentido de pertenencia y promover la convivencia armoniosa y de respeto a la ciudad. Así como crear un sistema de movilidad que sea coherente con las condiciones de la ciudad.				

## Anexo 3. Procedimiento de actualización de la PA

### Procedimiento documentado

**1. ¿El programa cuenta con un procedimiento documentado y normado para la integración, actualización y depuración de la población atendida?**

- Existe un procedimiento específico y está documentado.
- Existe un procedimiento específico, pero no está documentado.
- Se encuentra normado en alguna Ley, Lineamiento, ordenamiento institucional u otro.

*Indicar el nombre del documento*

**1. El procedimiento contempla los siguientes elementos sobre el padrón de la población atendida:**

**Integración**

**Actualización**

**Depuración**

Establece una estructura homologada de la información.

Establece un periodo de actualización del padrón.

Establece un mecanismo para detectar inconsistencias y homologar información.

Incluye las principales características de la población atendida y del tipo de apoyo otorgado (bien/servicio/subsidio)

*Indique el periodo de actualización establecido: ANUAL*

Establece un mecanismo para detectar duplicidades de apoyos otorgados por el mismo Pp o por otros programas.

### Sistematización y disponibilidad de la información

**2. ¿El Pp cuenta con un sistema informático para la integración, actualización y depuración de la población atendida?**

- Sí, *Indicar el nombre del sistema:* \_\_\_\_\_.
- No, *Seleccione el procedimiento manual que realiza el Pp:*

- Utiliza una base de datos en Excel, Access, SPSS u otro programa informático.
- Cuenta con Registros Administrativos que almacena en físico o escaneados.

**4. La información del padrón:**

- Está disponible para consulta interna.
- Está disponible para consulta pública.

*Indique la liga del sitio web:*

## Seguridad de la información

5. La información del padrón, ¿contiene datos sensibles?

Sí

No

6. ¿El procedimiento contempla un mecanismo que garantice la seguridad de la información?

Sí

No

## Comentarios u observaciones de la instancia evaluadora

Se recomienda incluir una clave única para identificar los tipos de obras que realizan en el programa y desarrollar una plataforma solida de sistema informático para llevar el control de la población.

Anexo 4. Instrumentos de Seguimiento del Desempeño									
Características del Instrumento de Seguimiento del Desempeño									
Criterio	Respuesta	Nombre del indicador	Definición	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición	Línea base	Comportamiento del indicador	Parámetro de SemafORIZACIÓN
El cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del Pp	Sí	Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y seguridad vial	Impulsar las políticas públicas en materia municipal para el mejoramiento de la movilidad y seguridad vial	(total de estudios y proyectos presentados/total de estudios y proyectos elaborados) *100	Porcentaje	Anual	0	Ascendente	Sí
La cobertura de la población objetivo	Sí	Porcentaje de población beneficiada	La población de la ciudad de Tijuana debe ser fortalecida en materia de movilidad y seguridad vial	(total de la población beneficiada/total de población objetivo seleccionada) *100	Porcentaje	Semestral	0	Ascendente	Sí
La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios	Sí	Avance de los instrumentos técnicos y normativos en materia de movilidad	Creación de instrumentos técnicos y normativos en materia de movilidad y seguridad vial	(Total del avance de los instrumentos técnicos y normativos presentados/ Total del avance de los instrumentos técnicos y normativos elaborados) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	Sí
	Sí	Puntos conflictivos atendidos en la vialidad	Reingeniería de tránsito en puntos conflictivos	(total de estudios presentados/total de estudios elaborados) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	Sí
	Sí	Elaboración de estudios para la planeación de los espacios de la vía pública	Optima planeación de los espacios de la vía pública destinados a sistemas de movilidad y transporte	(total de estudios presentados/total de estudios elaborados) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	Sí

	Sí	Porcentaje de acciones para la seguridad vial	Actividades para la mejora de la seguridad vial	(total de acciones realizadas/ total de acciones programadas) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	Sí
	Sí	Porcentaje de logro de verificaciones	Organización de la infraestructura para la operación del transporte público y de carga en las vías publicas	(sitios verificados /padrón de sitios autorizados) *100	Porcentaje	Trimestral	2022	Ascendente	Sí
La gestión de los principales procesos y/o actividades del Pp	Sí	Avances de manuales o procedimientos técnicos en materia de movilidad	Elaboración reglamentaria interna, manuales o procedimientos técnicos y de supervisión	(total de avance de manuales o procedimientos técnicos presentados/total de manuales o procedimientos técnicos elaborados)	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	Sí
	Sí	Elaboración de propuestas conceptuales	Elaboración de propuestas de mejoramiento de infraestructura vial y dispositivos para el control de tránsito	(total de propuestas conceptuales presentadas/total de propuestas conceptuales elaboradas) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	Sí
	Sí	Elaboración de estudios para el reordenamiento	Elaboración de estudios para el reordenamiento de las vialidades publicas	(total de estudios presentados/total de estudios elaborados) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	Sí
	Sí	Elaboración de propuestas conceptuales	Elaboración de propuestas conceptuales que propongan una solución a las obstrucciones en la vía publica	(total de propuestas presentadas/total de propuestas elaboradas) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	Sí
	Sí	Elaboración de propuestas conceptuales	Elaboración de propuestas conceptuales de espacios en la vía pública destinados a sistemas de	(total de propuestas presentadas/total de propuestas elaboradas) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	Sí

			movilidad y de transporte (zonas de ascenso y descenso, carga y descarga)						
<i>Sí</i>	Elaboración de campañas	Elaboración de campañas de los derechos y obligaciones de los sujetos de movilidad	(total de campañas elaboradas /total de campañas propuestas ) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	<i>Sí</i>	
<i>Sí</i>	Implementación de señalamientos	Implementación de seguridad vial para el cumplimiento de los derechos y obligaciones de los sujetos activos de movilidad, al hacer uso de las vías públicas	(total de señalamientos propuestos /total de señalamientos aceptados) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	<i>Sí</i>	
<i>Sí</i>	Inspección	Inspección	(total de inspecciones realizadas/ total de inspecciones programadas) *100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	<i>Sí</i>	
<i>Sí</i>	Porcentaje de logro en tramites	Eficiente administración de las vías públicas utilizadas por el transporte	(sitios irregulares /Sitios regulatorios) *100	Porcentaje	Trimestral	2022	Ascendente	<i>Sí</i>	

**Características de los indicadores**

	Nivel del ISD	Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Justificación
<b>MIR</b>	<b>Resultados</b>	Fin	Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y seguridad vial	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con todas
		Propósito	Porcentaje de población beneficiada	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con todas
<b>MIR</b>	<b>Gestión</b>	Componente	Avance de los instrumentos técnicos y normativos en materia de movilidad	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con todas
		Componente	Puntos conflictivos atendidos en la vialidad	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con todas
		Componente	Elaboración de estudios para la planeación de los espacios de la vía pública	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con todas

		Componente	Porcentaje de acciones para la seguridad vial	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Componente	Porcentaje de logro de verificaciones	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Actividades	Avances de manuales o procedimientos técnicos en materia de movilidad	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Actividades	Elaboración de propuestas conceptuales	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Actividades	Elaboración de estudios para el reordenamiento	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Actividades	Elaboración de propuestas conceptuales	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Actividades	Elaboración de propuestas conceptuales	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Actividades	Elaboración de campañas	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Actividades	Implementación de señalamientos	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Actividades	Inspección	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Actividades	Porcentaje de logro en tramites	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		<b>FID</b>	<b>Resultados</b>	Indicador FID Estratégico	Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y seguridad vial	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>
Indicador FID Estratégico	Porcentaje de población beneficiada			<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
<b>Gestión</b>	Indicador FID Gestión		Avance de los instrumentos técnicos y normativos en materia de movilidad	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
	Indicador FID Gestión		Puntos conflictivos atendidos en la vialidad	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
	Indicador FID Gestión		Elaboración de estudios para la planeación de los espacios de la vía pública	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
	Indicador FID Gestión		Porcentaje de acciones para la seguridad vial	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
	Indicador FID Gestión		Porcentaje de logro de verificaciones	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
	Indicador FID		Avances de manuales o procedimientos técnicos en materia de	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas

		Gestión	movilidad						
		Indicador FID Gestión	Elaboración de propuestas conceptuales	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Indicador FID Gestión	Elaboración de estudios para el reordenamiento	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Indicador FID Gestión	Elaboración de propuestas conceptuales	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Indicador FID Gestión	Elaboración de propuestas conceptuales	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Indicador FID Gestión	Elaboración de campañas	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Indicador FID Gestión	Implementación de señalamientos	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas
		Indicador FID Gestión	Inspección	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	<i>Si</i>	Cumple con todas



## Anexo 5. Complementariedades, similitudes y duplicidades

### Información del Pp evaluado

Nombre del Programa:	Movilidad Urbana Sustentable	Modalidad y clave:	2P Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas
Dependencia/Entidad:	Movilidad Urbana Sustentable	Ramo:	Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable
Unidad Responsable:	Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable	Clave:	10
Tipo de Evaluación:	Consistencia y Resultados	Año de la Evaluación:	2024

### Información de los Pp analizados

Nombre del Pp	Modalidad y clave	Dependencia o Entidad:	Ramo	Problema público que busca resolver	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio otorgado	Relación identificada	Argumentación	Recomendación
Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable para el Estado de Baja California	2P Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas	Gobierno del Estado	Gobierno del Estado	Existen bajas garantías de desplazamiento respecto a los principios rectores de la movilidad, como lo son accesibilidad, funcionalidad, eficiencia, equidad, inclusión, multimodalidad, seguridad y sustentabilidad en los mecanismos y sistemas de transporte público y de movilidad	Existen condiciones y derechos para el desplazamiento de las personas de manera segura, igualitaria, sostenible, funcional e incluyente que siguen el principio de la movilidad.	Los habitantes de los siete municipios del Estado	Estado de Baja California	Desarrollo de los siguientes programas: BC conectada a Movilidad Violeta Responsabilidad Vial Movilidad Activa Movilidad cero Desarrollo Sustentable de la movilidad al alcance todos y todos	El programa evaluado dentro de su objetivo principal busca que la ciudad de Tijuana tenga una alternativa de seguridad vial y movilidad sustentable, mientras que el programa analizado amplía los temas en diferentes alternativas y a nivel estado.	La complementariedad entre ambos programas es facilitar el acceso a los temas de movilidad sustentable y seguridad vial	La documentación de los resultados del programa evaluado permite la aportación al logro del programa sectorial. Es por ello que el cumplimiento de las metas establecidas y medidas a través de sus indicadores muestran el avance de este.

**Descripción:** Mejorar los tiempos de traslado de las y los bajacalifornianos a través de la integración modal, reordenamiento de redes de movilidad, y la habilitación de infraestructura, tecnología y sistemas de gestión logística.

<b>Nombre del Pp</b>	Movilidad Urbana Sustentable
<b>Modalidad y clave</b>	2P Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas
<b>Dependencia o Entidad:</b>	Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable
<b>Ramo</b>	Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable
<b>Problema público que busca resolver</b>	La población de la ciudad de Tijuana debe ser fortalecida en materia de movilidad y seguridad vial, debido a la falta de servicios públicos y obras que mejoren el crecimiento del área urbana de la ciudad de Tijuana.
<b>Objetivo central</b>	Fortalecer a la población de la ciudad de Tijuana con alternativas en materia de movilidad y seguridad vial
<b>Población objetivo</b>	Población de 15 a 64 años que abarca un 67% de la población potencial y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrentan algún tipo de exclusión
<b>Cobertura geográfica</b>	Ciudad de Tijuana B.C.
<b>Bien y/o servicio otorgado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizar la planeación de la movilidad urbana enfocándose en los principios de equidad y sustentabilidad.</li> <li>Implementar soluciones a los problemas que presenta la ciudad en cuestiones de movilidad.</li> <li>Elaborar y presentar el programa General de Movilidad Urbana Sustentable Municipal, para lograr acceso a bienes y servicios, con prioridad a peatones, ciclistas y transporte público.</li> <li>Diseñar, proponer, coordinar estrategias, programas, normatividad y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable con la participación de sectores, entidades federativas y municipios.</li> <li>Participar en la promoción de estudios, proyectos y obras de infraestructura y equipamiento, así como de criterios de priorización de las inversiones para la movilidad urbana sustentable.</li> </ul>
<b>Relación identificada</b>	El programa evaluado dentro de su objetivo principal busca que la ciudad de Tijuana tenga alternativas de seguridad vial y movilidad sustentable, mientras que el programa analizado amplía los temas en diferentes alternativas y a nivel estatal.
<b>Argumentación</b>	La complementariedad entre ambos programas es facilitar el acceso a los temas de movilidad sustentable y seguridad vial
<b>Recomendación</b>	La documentación de los resultados del programa evaluado permite la aportación al logro del programa sectorial. Es por ello que el cumplimiento de las metas establecidas y medidas a través de sus indicadores muestran el avance de este.



## Anexo 7. Resultados de las acciones para atender los ASM

No aplica.

Las evaluaciones se efectúan con el propósito de identificar la pertinencia, y el avance en el logro de los objetivos, de los Programas presupuestarios (Pp), así como su eficiencia, efectividad, impacto o su sostenibilidad, aportando información creíble y útil sobre los resultados obtenidos, que permita mejorar a los Pp y el proceso de toma de decisiones.

Con el fin de proporcionar a los responsables de la implementación de los Pp elementos objetivos y sustentados que permitan llevar a cabo acciones encaminadas a mejorar su diseño, implementación y, con ello, el desempeño de los Pp; así como una apreciación informada acerca de su orientación hacia el logro de resultados.

La Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable y su creación, busca promover, coordinar y evaluar los planes, programas, funciones y recursos de las dependencias y entidades, con la finalidad de que las personas gocen de acceso a bienes y servicios, dando prioridad a peatones, personas con discapacidad, ciclistas y al transporte público mediante propuestas y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable enfocándose en los principios del Plan Integral de Movilidad Urbana.

Sin embargo, el programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad Urbana no ha sido sujeto de evaluaciones externas, es por lo que no existe un punto de comparación de las Evaluaciones de Consistencia y Resultados Anteriores. Esta evaluación será la primera en dejar un antecedente para realizar comparaciones posteriores, así como los aspectos susceptibles de mejora que permitan generar compromisos con la finalidad de implementar procesos de mejora en el programa.

## Anexo 8. Análisis de los ASM no atendidos

No aplica.

Las evaluaciones se efectúan con el propósito de identificar la pertinencia, y el avance en el logro de los objetivos, de los Programas presupuestarios (Pp), así como su eficiencia, efectividad, impacto o su sostenibilidad, aportando información creíble y útil sobre los resultados obtenidos, que permita mejorar a los Pp y el proceso de toma de decisiones.

Con el fin de proporcionar a los responsables de la implementación de los Pp elementos objetivos y sustentados que permitan llevar a cabo acciones encaminadas a mejorar su diseño, implementación y, con ello, el desempeño de los Pp; así como una apreciación informada acerca de su orientación hacia el logro de resultados.

La Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable y su creación, busca promover, coordinar y evaluar los planes, programas, funciones y recursos de las dependencias y entidades, con la finalidad de que las personas gocen de acceso a bienes y servicios, dando prioridad a peatones, personas con discapacidad, ciclistas y al transporte público mediante propuestas y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable enfocándose en los principios del Plan Integral de Movilidad Urbana.

Sin embargo, el programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad Urbana no ha sido sujeto de evaluaciones externas, es por lo que no existe un punto de comparación de las Evaluaciones de Consistencia y Resultados Anteriores. Esta evaluación será la primera en dejar un antecedente para realizar comparaciones posteriores, así como los aspectos susceptibles de mejora que permitan generar compromisos con la finalidad de implementar procesos de mejora en el programa.

## Anexo 9. Estrategia de Cobertura

<b>Clave y nombre del Pp:</b>	2P Movilidad Urbana Sustentable				
<b>Tipo de Evaluación:</b>	Consistencia y Resultados	<b>Año de la Evaluación:</b>			2024
<b>Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida</b>					
<b>Población</b>	<b>Definición</b>				
<b>Potencial (PP)</b>	Habitantes de la ciudad de Tijuana, siendo un total de 1,922,523 de acuerdo con INEGI.				
<b>Objetivo (PO)</b>	Población de 15 a 64 años que abarca un 67% de la población potencial y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ y demás personas que por su condición particular enfrentan algún tipo de exclusión.				
<b>Atendida (PA)</b>	Población beneficiada a través de las obras propuestas por el programa para la movilidad segura de las diferentes delegaciones de la ciudad de Tijuana.				
<b>Evolución de la cobertura</b>					
<b>Población</b>	<b>Unidad de medida</b>	<b>2023</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año (...)</b>
<b>Potencial (P)</b>	Personas	1,922,523			
<b>Objetivo (O)</b>	Personas	1,283,392			
<b>Atendida (A)</b>	Personas	1,283,392			
<b>(A/O) x 100</b>	%	%	%	%	%

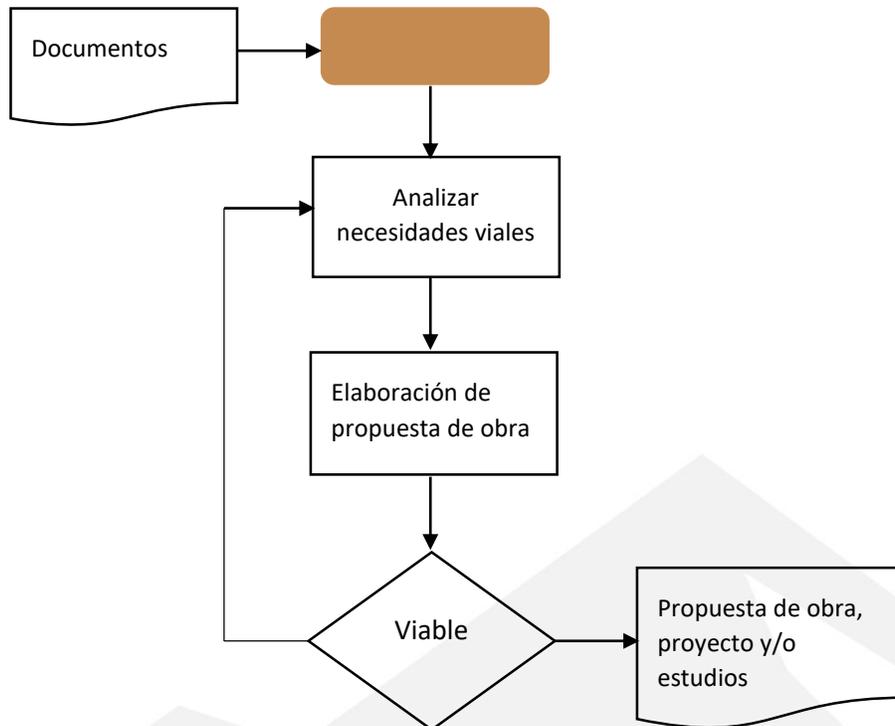
Análisis de la estrategia de cobertura							
La estrategia de cobertura contempla o incluye al menos:						Valoración	Propuesta
Método de cálculo documentado	X	Si	No		Parcial	El método se encuentra establecido en la normatividad del programa	
Consistencia con el diseño del programa	X	Si	No		Parcial	La estrategia de cobertura atiende a las poblaciones definidas en el diseño	
El presupuesto requerido	X	Si	No		Parcial	Este es el requerido por el programa para atender a su población	
Metas a corto plazo factibles	X	Si	No		Parcial	Son monitoreables y tienen el cumplimiento esperado	
Análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas		Si	No	X	Parcial		Realizar un análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas
Indicadores claros	X	Si	No		Parcial	Los indicadores permiten conocer el grado de eficiencia de las metas establecidas	

**Anexo 10. Diagramas de flujo de los procesos claves**

Diagrama de Alto Nivel (Diagrama PEPSU):

PROVEEDOR	ENTRADA	PROCESO	SALIDA	USUARIO
Servidores públicos Otras entidades	Documentos Requisitos	Analizar necesidades Elaboración de propuesta de obra	Propuesta de obra, proyecto y/o estudios	Organismos Dependencias

Diagrama de Flujo:



## Anexo 11. Presupuesto

### Recursos presupuestarios

Capítulo de gasto	Monto en pesos corrientes
10,000 Servicios personales	\$20,790,211.47
20,000 Materiales y suministros	\$2,545,745.00
30,000 Servicios generales	\$4,214,899.48
40,000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$0.00
50,000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$198,750.00
60,000 Inversión pública	\$0.00
70,000 Inversiones financieras y otras provisiones	\$0.00
80,000 Participaciones y aportaciones	\$0.00
90,000 Deuda pública	\$0.00
<b>TOTAL</b>	<b>\$27,739,605.95</b>

### Fuente u origen de los recursos

Fuente de Recursos	Porcentaje respecto al presupuesto estimado
Recursos Fiscales	36.6
Recursos Federales	63.4
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>

### Gastos

Gasto	Metodología	Estimación	Fuente de información
Operación	El total de la sumatoria de: + Servicios personales + Materiales y suministros + Servicios generales	\$27,532,455.95	Avance de gestión al mes de diciembre de 2023 - Detallado por Ramo/Capítulo/Partida
Mantenimiento	Instalación, reparación y mantenimiento.	\$8,400	Avance de gestión al mes de diciembre de 2023 - Detallado por Ramo/Capítulo/Partida
Capital	Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$198,750.00	Avance de gestión al mes de diciembre de 2023 - Detallado por Ramo/Capítulo/Partida
Unitario	Gasto total (gastos de operación + gastos de mantenimiento / población atendida)	\$21.45	Avance de gestión al mes de diciembre de 2023 - Detallado por Ramo/Capítulo/Partida
<b>TOTAL</b>	<b>Total de recursos presupuestarios</b>	<b>\$27,739,605.95</b>	<b>Avance de gestión al mes de diciembre de 2023 - Detallado por Ramo/Capítulo/Partida</b>

## Anexo 12. Instrumentos de medición del grado de satisfacción de la PA

No aplica

La satisfacción es un concepto subjetivo e intangible que no puede ser observado directamente; por ello, para medirla, se deben utilizar técnicas que posibiliten la cuantificación de conceptos intangibles o variables latentes. Una variable latente representa un concepto que no puede ser observado directamente, sino que se mide a través de variables manifiestas. Estas últimas son consideradas como variables observables y pueden ser medidas a través de preguntas específicas en una encuesta o indicadores, a partir de la información disponible. En este sentido, las variables latentes se obtienen a través de la medición de variables manifiestas

Sin embargo, el programa de Movilidad Urbana Sustentable brinda servicios a la población de la ciudad de Tijuana en materia de movilidad y seguridad vial, a través de la generación de propuestas de obras, proyectos y/o estudios, mismos que son dirigidos a las áreas correspondientes para su ejecución. Es por ello que no aplica instrumentos para medir el grado de satisfacción de la población, una vez ejecutadas las obras, proyectos y/o estudios, estos son aplicados por las dependencias que las llevan a cabo.

## Anexo 13. Avance de los Indicadores respecto de sus metas

Nombre del Pp:	Movilidad Urbana Sustentable							
Modalidad:	2P Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas							
Dependencia/Entidad:	Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable							
Unidad Responsable:	Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable							
Tipo de Evaluación:	Consistencia y Resultados							
Año de la Evaluación:	2024							
Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Frecuencia de Medición	Sentido del indicador	Medición del año inmediato anterior al último observado	Meta (año evaluado)	Logro (año evaluado)	Avance (%)	Justificación de desviaciones
Fin	Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y seguridad vial	Anual	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
Propósito	Porcentaje de población beneficiada	Semestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C1	Avance de los instrumentos técnicos y normativos en materia de movilidad	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C1A1	Avance de manuales o procedimientos técnicos en materia de movilidad	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C2	Puntos conflictivos atendidos en la vialidad	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C2A1	Elaboración de propuestas conceptuales	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C2A2	Elaboración de estudios para el reordenamiento	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C3	Elaboración de estudios para la planeación de los espacios de la vía pública	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C3A1	Elaboración de propuestas conceptuales	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C3A2	Elaboración de propuestas conceptuales	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C4	Porcentaje de acciones para la seguridad vial	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C4A1	Elaboración de campañas	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C4A2	Implementación de señalamientos	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C4A3	Inspección	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C5	Porcentaje de logro de verificaciones	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones
P1C5A1	Porcentaje de logro en trámites	Trimestral	Ascendente	100%	100%	100%	100%	Sin observaciones

## Anexo 14. Análisis FODA

Módulo de la evaluación	Fortaleza y/u oportunidad	Referencia (pregunta)	Recomendación	Horizonte de atención*
Diseño	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Documenta la problemática que justifica el diseño del programa.</li> <li>2. La justificación del programa está documentada y alineada al PND brindando servicios que contribuyan al objetivo superior</li> <li>3. El objetivo del programa identifica a su población objetivo, así como el cambio que busca generar en ella.</li> <li>4. La vinculación del Pp está orientada a los ODS, PND, PED y PMD.</li> <li>5. Los ISD proporcionan información relevante del diseño del programa, como detalles de la población, servicios que brinda y el aporte que tiene al objetivo del programa</li> <li>6. Los medios de verificación de los indicadores del programa cuentan con información clara para su consulta.</li> <li>7. Las metas definidas en los indicadores son fáciles de interpretar y monitorear.</li> <li>8. La modalidad presupuestaria del programa tiene consistencia con el objetivo de su creación.</li> <li>9. El programa tiene complementariedad con programas sectoriales y no duplicidad exacta indicando buena distribución y especialización.</li> </ol>	1, 3, 4, 6,9, 11,12,13	Las fortalezas y oportunidades detectadas en el módulo de diseño permiten que el programa se constituye con consistencia en base a la problemática que atiende. Es por ello que es necesario continuar con el desarrollo presentado.	Corto plazo
Planeación y Orientación a Resultados	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La planeación estratégica del Pp se realiza de manera institucionalizada, atendiendo los objetivos centrales y vinculando a objetivos superiores.</li> <li>2. El PAT surge de los ejercicios de planeación, definiendo las actividades de los servicios del programa.</li> <li>3. El programa contribuye por medio de sus objetivos al PND, midiéndose a través de sus indicadores de desempeño.</li> <li>4. Los indicadores de desempeño muestran información confiable y oportuna.</li> </ol>	15, 16, 17, 18	Los instrumentos de planeación y orientación a resultados aseguran la obtención de resultados medibles. Es por ello que es necesario continuar con el desarrollo presentado.	Corto plazo
Cobertura y Focalización	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La estrategia de cobertura se encuentra identificada en su población en los documentos de planeación estratégica e institucional.</li> <li>2. La población objetivo está claramente definida y focalizada para dirigir los esfuerzos del programa.</li> </ol>	24, 25	La estrategia de cobertura está en función a la población objetivo.	Corto plazo
Operación	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los procesos clave del programa están detallados en un instructivo interno para los operadores de estos.</li> <li>2. La información obtenida del seguimiento a las peticiones de acuerdo con los servicios que brinda el programa es confiable, debido a que lo realiza el personal del programa.</li> <li>3. Los criterios de elegibilidad de la población están definidos en el programa y son derivados de las funciones que realiza.</li> <li>4. Los servicios son destinados a toda la población de la ciudad de Tijuana y que requieran algún servicio en materia de movilidad y seguridad vial.</li> <li>5. Actualizar los documentos normativos permite la agilización de los procesos y mayor acceso a la información.</li> <li>6. El programa logra identificar y cuantificar sus gastos para la generación de los servicios que ofrece.</li> <li>7. El programa tiene fuentes de financiamiento proveniente de Recursos Fiscales y Recursos Federales.</li> <li>8. Los sistemas informáticos del programa son confiables, permitiendo validar y actualizar la información.</li> <li>9. Los mecanismos de transparencia se encuentran disponibles a la ciudadanía a través de diversos medios.</li> <li>10. El programa fomenta la participación ciudadana, así como el uso de tecnología para garantizar transparencia.</li> </ol>	26, 27, 30, 34, 39, 41, 42	Los procesos realizados para llevar a cabo la operación del programa están encaminados al logro de las metas establecidas para el cumplimiento del objetivo central.	Corto plazo
Percepción de la Población atendida	No se identificó un instrumento para medir la percepción de la población		Solicitar a las dependencias ejecutoras los resultados de la evaluación de la percepción de la población sobre las obras propuestas y generada por el	

			programa.	
Medición de Resultados	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El programa documenta el avance de sus indicadores de desempeño por medio de ISD, midiendo el avance del resultado de sus actividades.</li> <li>2. El resultado de sus indicadores ha sido satisfactorio de acuerdo a lo programado.</li> </ol>	45, 46	Los desempeños de sus indicadores en base a los resultados obtenidos son documentados satisfactoriamente.	Corto plazo
Módulo de la evaluación	Debilidad y/o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación	Horizonte de atención*
Diseño	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La definición del problema en el árbol de problemas debe apegarse a la MML</li> <li>2. Tener consistencia entre los documentos estratégicos, resaltando la población objetivo del POA, misma que no se encuentra definida claramente.</li> <li>3. Incluir una clave única para identificar los tipos de estudios, proyectos y obras de infraestructura que realiza el programa</li> </ol>	2, 7, 8	Es necesario lograr la consistencia entre sus documentos estratégicos para una mayor claridad de la información.	Corto plazo
Planeación y Orientación a Resultados	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los formatos del PAT deben tener consistencia en las definiciones de sus poblaciones.</li> <li>2. No ha sido sujeto de evaluaciones externas que permita considerar los resultados para la toma de decisiones estratégicas en su planeación.</li> <li>3. No cuenta con ASM que permitan mejorar sus procesos y conocer la evolución de estos.</li> </ol>	16, 19, 22	Para identificar que la planeación del programa es la adecuada, se requiere una evaluación de tercero con el fin de obtener observaciones imparciales al programa.	Corto plazo
Cobertura y Focalización	El total de población objetivo desagregada por género no es consistente en el POA	24	Es necesario lograr la consistencia entre sus documentos estratégicos para una mayor claridad de la información.	Corto plazo
Operación	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los procedimientos para realizar solicitudes o peticiones a la SEMOV por parte de la ciudadanía no se encuentran público.</li> <li>2. La coordinación con otras dependencias ejecutoras de las propuestas realizadas por el programa puede verse afectada en la no ejecución de las obras.</li> <li>3. Se encuentra en desarrollo el instructivo con los procedimientos del programa.</li> <li>4. Los recursos asignados al programa detallado por capítulo se unifica con otra dependencia asignada a la SEMOV.</li> </ol>	28, 35, 38, 40	Concluir el instructivo con los procedimientos del programa y publicarlos para conocimiento de la población.	Corto plazo
Percepción de la Población atendida	El programa no evalúa la percepción de la población debido a que no ejecuta las obras propuestas, únicamente planifica.	44	Solicitar a las dependencias ejecutoras los resultados de la evaluación de la percepción de la población sobre las obras propuestas y generada por el programa.	Corto plazo
Medición de Resultados	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El programa no ha sido sujeto de evaluaciones externas que muestren la evolución de sus procesos para identificar hallazgos relacionados con su objetivo.</li> </ol> <p>No cuenta con evaluaciones de impacto debido a la ausencia de un análisis de factibilidad que asegure las condiciones necesarias para realizarla</p>	48, 50	Revisar la viabilidad para ser apto a las evaluaciones de impacto	Mediano plazo

## Anexo 15. Comparación con ECR anteriores

Las evaluaciones se efectúan con el propósito de identificar la pertinencia, y el avance en el logro de los objetivos, de los Programas presupuestarios (Pp), así como su eficiencia, efectividad, impacto o su sostenibilidad, aportando información creíble y útil sobre los resultados obtenidos, que permita mejorar a los Pp y el proceso de toma de decisiones.

Con el fin de proporcionar a los responsables de la implementación de los Pp elementos objetivos y sustentados que permitan llevar a cabo acciones encaminadas a mejorar su diseño, implementación y, con ello, el desempeño de los Pp; así como una apreciación informada acerca de su orientación hacia el logro de resultados.

La Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable y su creación, busca promover, coordinar y evaluar los planes, programas, funciones y recursos de las dependencias y entidades, con la finalidad de que las personas gocen de acceso a bienes y servicios, dando prioridad a peatones, personas con discapacidad, ciclistas y al transporte público mediante propuestas y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable enfocándose en los principios del Plan Integral de Movilidad Urbana.

Sin embargo, el programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad Urbana no ha sido sujeto de evaluaciones externas, es por lo que no existe un punto de comparación de las Evaluaciones de Consistencia y Resultados Anteriores. Esta evaluación será la primera en dejar un antecedente para realizar comparaciones posteriores, así como los aspectos susceptibles de mejora que permitan generar compromisos con la finalidad de implementar procesos de mejora en el programa.

**Anexo 16. Valoración Final del Pp**

**Nombre del Pp:** Movilidad Urbana Sustentable

**Modalidad:** 2P Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas

**Dependencia/Entidad:** Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable

**Unidad Responsable:** Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable

**Tipo de Evaluación:** Consistencia y Resultados

**Año de la Evaluación:** 2024

Módulo	Nivel promedio	Justificación
Diseño	3.7	Para lograr un diseño optimo es necesario apegarse a la MML en el desarrollo de sus definiciones
Planeación y orientación a resultados	4.0	Los instrumentos de planeación y orientación a resultados aseguran una clara orientación hacia la obtención de resultados medibles
Cobertura y focalización	4.0	La estrategia de cobertura y los mecanismos de focalización se encuentran en función de la población objetivo
Operación	3.9	Los mecanismos para verificar los procedimientos requieren estar públicos y de fácil acceso.
Percepción de la población atendida	4.0	El programa brinda servicios a la población en materia de movilidad y seguridad vial, a través de la generación de propuestas de obras, proyectos y/o estudios, no es ejecutora de obras.
Medición de resultados	4.0	Los resultados del programa se evalúan respecto a la atención del problema y el impacto que tiene en la resolución del problema identificado
<b>Valoración final</b>	<b>3.7</b>	

**Anexo 17. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación**

<b>Nombre de la evaluación</b>	Consistencia y Resultados
<b>Nombre y clave del programa evaluado</b>	2P Movilidad Urbana Sustentable
<b>Ramo</b>	Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable
<b>Unidad(es) Responsable(s)</b>	Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable
<b>PAE de origen</b>	Ejercicio Fiscal 2023
<b>Año de conclusión y entrega de la evaluación</b>	2024
<b>Tipo de evaluación</b>	<i>Evaluación de</i> Consistencia y Resultados
<b>Nombre de la instancia evaluadora</b>	Instituto Nacional para el Desarrollo y la Capacitación Corporativa S.C.
<b>Nombre del(a) coordinador(a) de la evaluación</b>	Coordinador General: M.A.P Víctor Octavio Soto Aguilar.
<b>Nombre de los(as) principales colaboradores(as) de la instancia evaluadora</b>	Coordinador Operativo: L.C. Israel De Luna García. Evaluador: M.A. Erika Morales de la Cruz.
<b>Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)</b>	<i>Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable</i>
<b>Forma de contratación de la instancia evaluadora</b>	<i>Adjudicación directa</i>
<b>Costo total de la evaluación con IVA incluido</b>	\$69,988.32 IVA incluido
<b>Fuente de financiamiento</b>	<i>"Recursos fiscales"</i>

## Anexo 18. Fuentes de información de la evaluación

### Documentos normativos e institucionales

- Árbol de Problemas, Ejercicio Fiscal 2023.
- Árbol de Objetivos, Ejercicio 2023.
- Avance de Gestión Detallado por Ramo/Capitulo/Partida, del 01 de enero al 31 de diciembre de 2023.
- Avance de Gestión Detallado por Programa/ Fuente de Financiamiento, del 01 de enero al 31 de diciembre de 2023.
- Diagnóstico que soporta la creación sustancial del Pp, Ejercicio Fiscal 2023.
- Ficha Técnica de la Matriz de Indicadores para Resultados, Ejercicio Fiscal 2023.
- Instructivo Interno del Área de Recepción.
- Matriz de Objetivos de Desarrollo del Milenio y Objetivos de Desarrollo Sostenible, Ejercicio Fiscal 2023.
- Matriz de Planeación, Ejercicio Fiscal 2023.
- Matriz de Indicadores para Resultados, Ejercicio Fiscal 2023.
- Matriz de Responsabilidad y Competencia, Ejercicio Fiscal 2023.
- Programa Operativo Anual, Ejercicio Fiscal 2023.
- Rendición de cuentas, cuarto avance trimestral programático, Ejercicio Fiscal 2023.
- Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal.
- Estado analítico del ejercicio del presupuesto de egresos por ramo-programa-departamento-partida, del 01 de enero al 31 de diciembre de 2023.

### Informes

- Proyecto de Presupuesto de Egresos 2023.
- Objetivos del Desarrollo del Milenio.
- Objetivos del Desarrollo Sostenible.
- Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027.
- Plan Municipal de Desarrollo 2022-2024.
- Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.
- Ficha técnica del manual de actualización y manejo del controlador de semáforos ATC 3000.

### Libros

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley General de Desarrollo Social.
- Ley de Coordinación Fiscal.
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.
- Ley General de Contabilidad Gubernamental.
- Ley de Presupuesto y Ejercicio del Gasto Público del Estado de B.C.
- Documento: Sistema de Evaluación del Desempeño (SED), emitido por SHCP.
- Guía para el Diseño de Indicadores Estratégicos, SHCP y CONEVAL.
- Norma para establecer el formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones de los recursos federales ministrados a entidades federativas.
- Lineamientos generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal.
- Modelo de términos de referencia de la Evaluación de Consistencia y Resultados emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

### Revistas

### Documentos de trabajo e investigación

### Páginas web

- <https://transparencia.tijuana.gob.mx/art81.aspx>
- <https://semov.tijuana.gob.mx/>
- <https://www.tijuana.gob.mx/dependencias/tesoreria/evaluaciones.aspx>
- <https://www.tijuana.gob.mx/index.aspx>

### Estadísticas y registros administrativos

### Otro



24 AYUNTAMIENTO  
**TIJUANA**  
2 0 2 1 - 2 0 2 4

# Programa Anual de Evaluación 2024

Tel. (664) 634 18 40  
organismocertificador@indecc.com  
Blvd. Sánchez Taboada 9563-408  
Zona Río, Tijuana B.C. México

