



SITT
Sistema de Transporte Masivo
Urbano de Pasajeros de Tijuana

Sistema Integral de Transporte de Tijuana SITT

102. Sistema de Transporte Público BRT

Programa Anual de Evaluación 2024

Informe Final

Evaluación de
Consistencia y Resultados

Resumen ejecutivo

La Evaluación de Consistencia y Resultados del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT (Pp) en Tijuana se llevó a cabo con el objetivo de analizar su capacidad institucional, organizacional y de gestión. Esta evaluación se basó en seis temas clave: Diseño, Planeación Estratégica, Operación, Cobertura y Focalización, Percepción de Beneficiarios y Resultados.

La evaluación de políticas sociales y públicas es una herramienta esencial para mejorar el desempeño de programas gubernamentales. Al analizar resultados, impactos y procesos, se pueden identificar qué acciones son efectivas para resolver problemas sociales y económicos, mejorando la toma de decisiones y la eficiencia en la asignación de recursos. Este objetivo se logra a través de evaluaciones integrales, confiables y válidas que aseguran un uso eficiente de los recursos públicos y la efectividad de los programas.

El programa BRT busca enfrentar los desafíos del transporte público en Tijuana mediante un enfoque integral y estratégico, alineado con los planes de desarrollo nacional, estatal y municipal. La implementación del sistema BRT se estructura mediante el Programa Operativo Anual (POA), que incluye evaluaciones trimestrales para asegurar el seguimiento y ajuste efectivo de las acciones. La focalización precisa de recursos y esfuerzos garantiza que el programa atienda de manera eficiente a la población objetivo.

El diseño del Programa presupuestario (Pp) se fundamenta en un diagnóstico detallado que expone las necesidades del transporte público en Tijuana. Documentos como el “Diagnóstico y Justificación de Intervención del Programa” y el “Programa Institucional 2020-2024” delimitan los problemas y objetivos del BRT, siguiendo la Metodología de Marco Lógico. Además, se encuentra alineado a los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno, con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024.

En cuanto a la planeación y orientación a resultados, el programa cuenta con un Programa Operativo Anual (POA) que define metas específicas y un Manual de Organización y Procedimientos que detalla las funciones y actividades del personal. El seguimiento trimestral y la actualización constante de estos documentos aseguran una gestión organizada y eficiente.

La operación del programa está respaldada por información sistematizada que permite un seguimiento detallado de los servicios otorgados, así como las características de los beneficiarios. La recolección diaria de datos asegura que el programa pueda adaptarse rápidamente a las necesidades de la población.

La percepción de los beneficiarios se mide a través de mecanismos establecidos en el Manual de Organización y Procedimientos, utilizando herramientas como el Sistema Integral de Atención Ciudadana (SIAT) para evaluar la satisfacción y el impacto del programa. Esto permite ajustes continuos para mejorar la calidad del servicio.

En términos de resultados, el programa ha demostrado una alta efectividad, alcanzando un 99% de cumplimiento de sus propósitos y contribuyendo al fin del programa en un 100%, a pesar de las dificultades presentadas por la pandemia de Covid-19. Este éxito resalta la resiliencia y adaptabilidad del sistema BRT en Tijuana.

Índice

Resumen ejecutivo	02
Índice	03
Introducción	04
Evaluación de consistencia y resultados	05
Características del programa	08
Módulo 1. Diseño	10
Módulo 2. Planeación estratégica y orientación a resultados	25
Módulo 3. Cobertura y focalización	35
Módulo 4. Operación	37
Módulo 5. Percepción de la población atendida	56
Módulo 6. Medición de resultados	57
Análisis FODA	65
Comparación con ECR anteriores	66
Resultados y gráficas	68
Conclusiones	71
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
Total	51	-

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.**

El programa 102 "SITT - Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California" es un organismo descentralizado de la administración pública municipal. Está adscrito a la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable del Ayuntamiento de Tijuana y tiene personalidad jurídica y patrimonio propios. Fue creado por acuerdo de cabildo el 15 de agosto de 2014. Su objetivo principal es operar y gestionar el sistema de transporte masivo urbano de pasajeros en Tijuana, con el fin de mejorar la movilidad y brindar un servicio eficiente a los ciudadanos.

➤ **Identificación del Pp.**

El programa 102 "SITT - Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California" es una entidad descentralizada de la administración pública municipal. Este organismo, adscrito a la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable del Ayuntamiento de Tijuana, cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios.

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

El problema que atiende el programa (Pp) es la "dificultad de implementar las rutas de fase uno del sistema tronco-alimentador BRT".

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

Se vincula al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, Eje 3. Desarrollo Económico, Objetivo 3.6. Desarrollar de manera transparente, una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional; Estrategia 3.6.3 Desarrollar una infraestructura de transporte accesible, con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), sostenible, a costos competitivos y accesibles que amplíe la cobertura del transporte nacional y regional.

➤ **Objetivo general y objetivos específicos.**

El programa tiene como objetivo satisfacer la necesidad de transporte público integrado en la Ciudad de Tijuana, Baja California, y su área metropolitana, según lo establecido en su Reglamento Interno. Este programa se enfoca en cumplir con estándares de calidad, eficiencia, seguridad y sustentabilidad mediante la planificación, construcción, mantenimiento y control de un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros. Se operará bajo un esquema público-privado con el fin de aumentar la competitividad de la ciudad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

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

El programa proporciona una serie de bienes y servicios destinados a mejorar la movilidad de los habitantes de la ciudad de Tijuana y su área metropolitana.

El programa se encarga de planificar, construir, mantener y controlar un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros basado en el modelo BRT. Este sistema consiste en autobuses de alta capacidad que circulan por carriles exclusivos, lo que garantiza una movilidad más rápida y eficiente en comparación con los sistemas de transporte convencionales.

Como parte del programa, se lleva a cabo la planificación y construcción de la infraestructura vial necesaria para implementar el sistema BRT. Esto puede incluir la construcción de carriles exclusivos para autobuses, estaciones de autobuses, paradas, terminales y otros elementos que contribuyan a la operación eficiente del sistema.

El programa garantiza la operación regular y confiable del servicio de transporte público en las rutas troncales, pretroncales y alimentadoras que forman parte del sistema BRT. Esto implica la disponibilidad de autobuses en horarios establecidos, acceso a estaciones y paradas bien ubicadas, y un servicio seguro y cómodo para los usuarios.

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

Población potencial:

El programa señala que su población potencial son 400,000 personas procedentes de 523 colonias. Estas colonias cuentan con accesibilidad directa, con un radio de 200 metros, a las rutas troncales, pretroncales y alimentadoras, abarcando un total de 1,037 kilómetros de vialidades del Subsistema 1 bajo la responsabilidad del SITT.

Población objetivo:

El programa la define como “Habitantes de la ciudad con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1 a cargo del SITT, que utilizan el transporte público para movilizarse a sus destinos”, cuantificándola en 603,890 personas. Dentro de esta población potencial, se busca atender a un aforo de 28,000 usuarios diarios, mediante 30 autobuses tipo padrón, incluyendo 2 de reserva. Las rutas troncales que se abarcarán son la T101 y T102 del Subsistema 1. Cada autobús, con estas características, tiene un aforo promedio diario de 1,470 usuarios, realizando entre 8 y 11 recorridos completos por día.

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

Ejercicio	Aprobado	Modificado	Ejercido
2018	\$32,080,000.00	\$24,515,925.00	\$16,890,404.88
2019	\$17,480,000.00	\$18,965,000.00	\$16,083,803.89
2020	\$16,580,000.00	\$15,659,906.49	\$13,321,960.63
2021	\$16,080,000.00	\$16,113,382.00	\$14,686,329.69
2022	\$16,080,000.00	\$16,212,705.48	\$15,316,693.17
2023	\$16,080,000.00	\$16,430,577.93	\$16,430,577.93

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:

El programa 102 "SITT - Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California" se fundamenta en un documento diagnóstico que identifica el problema o necesidad pública que justifica su diseño. Este diagnóstico presenta una serie de desafíos y deficiencias en el sistema de transporte público actual de Tijuana, tales como la falta de eficiencia, la congestión vehicular, la insuficiente cobertura, y la baja calidad del servicio, entre otros. Estos problemas afectan directamente la movilidad de los ciudadanos y obstaculizan su acceso a bienes, servicios y oportunidades en la ciudad. Por lo tanto, el programa 102 busca abordar estos desafíos mediante la implementación de un sistema de transporte masivo eficiente, seguro y sustentable que mejore la movilidad urbana y contribuya al desarrollo integral de la ciudad.

Según la información proporcionada, el programa 102 Sistema de Transporte Público BRT ha establecido una estrategia de cobertura que se encuentra detallada en el Programa Operativo Anual (POA). Esta estrategia tiene como objetivo primordial mejorar la movilidad de los usuarios del transporte público mediante la implementación de un sistema de transporte masivo eficiente tipo BRT. Este sistema busca ser sustentable, rápido, económico, seguro y eficiente, y su propósito es brindar servicio al mayor número de usuarios posibles, al mismo tiempo que fortalece el Sistema Integral de Transporte Urbano (SITT).

En el POA, se definen tanto la cobertura anual como la población objetivo del programa. Además, se establece que los avances serán evaluados trimestralmente, y estos análisis estarán alineados con la Matriz de Indicadores. Es importante mencionar que el programa se considera de mediano plazo y está en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo (PND), el Plan Estatal de Desarrollo (PED) y el Programa Municipal de Desarrollo (PMD).

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	
Nivel	El problema o necesidad pública cuenta con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT encuentra su fundamento en el documento diagnóstico proporcionado, el cual detalla de manera puntual la problemática existente en la movilidad urbana de Tijuana y su área metropolitana, el problema se define de manera clara y concreta como la "dificultad de implementar las rutas de fase uno del sistema tronco-alimentador BRT". Esta definición es específica y no abarca múltiples problemáticas, lo que permite enfocar las soluciones en un único objetivo claro están plasmados en el árbol de problemas analizado.

El programa se alinea con la visión de transformación propuesta en el documento diagnóstico. Identifica los principales aspectos a mejorar y propone soluciones concretas para lograr un cambio efectivo en la movilidad urbana ya que el problema se formula como un hecho negativo, ya que se destaca la dificultad en la implementación de las rutas del sistema BRT, plasmados en el árbol de objetivos. Además, es una situación que puede ser revertida mediante la correcta implementación y gestión del programa SITT, lo cual es el objetivo del programa.

Asimismo, el programa define de manera clara y delimitada a la población objetivo; que son los usuarios del transporte público en la región, especificando "Habitantes de la ciudad con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1 a cargo del SITT, que utilizan el transporte público para movilizarse a sus destinos", cuantificándola en 603,890 personas. Este grupo específico de usuarios del transporte público se encuentra bien delimitado tanto geográficamente como en términos de uso del servicio.

Sí, se identifica un cambio esperado sobre la población objetivo. El programa busca atender a un aforo de 28,000 usuarios diarios mediante la operación de 30 autobuses tipo padrón, incluyendo 2 de reserva, en las rutas troncales T101 y T102 del Subsistema 1. Este cambio implica una mejora en la movilidad y eficiencia del sistema de transporte público para los usuarios, lo que va más allá de simplemente definir la falta de un servicio.

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

Respuesta:

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

En el ejercicio 2023, el Programa Operativo Anual (POA) del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT y el Diagnóstico que sustenta su creación identifican la problemática principal como la "Reducción de Movilidad del Usuario de Transporte Público por ausencia de un sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros confiable, accesible y económico". Esta problemática se alinea con el Reglamento Interno del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, que establece claramente la necesidad de satisfacer la demanda de transporte público integrado de manera eficiente y sostenible, contribuyendo así a la competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

El contexto urbano de Tijuana ha experimentado un crecimiento poblacional acelerado, generando una expansión territorial significativa y una mayor presión sobre los servicios públicos, incluida la movilidad masiva. Este aumento demográfico ha planteado desafíos para la planificación del desarrollo urbano y la provisión adecuada de servicios, lo que ha llevado a la necesidad de implementar un sistema de transporte masivo moderno y eficiente. En respuesta a estas demandas, el Programa Municipal de Desarrollo (PMD) de Tijuana impulsa la creación de este sistema como una estrategia clave para mejorar el servicio de transporte público en la ciudad.

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT se alinea directamente con el Plan Nacional de Desarrollo, como se identifica en el documento Matriz de Planeación de Estrategias. Este programa se enmarca dentro del Eje 3 Desarrollo Económico, específicamente en el Objetivo 3.6, que busca desarrollar una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna. Además, se orienta hacia una visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecten a todas las personas, facilitando el traslado de bienes y servicios y contribuyendo a la seguridad nacional.

Dentro de este objetivo, se destaca la Línea de Acción 3.6.3, que busca desarrollar una infraestructura de transporte accesible y sostenible, con un enfoque multimodal que abarque desde el transporte ferroviario, aeroportuario y marítimo hasta el transporte masivo. En este contexto, el Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT se posiciona como una pieza fundamental para ampliar la cobertura del transporte nacional y regional, ofreciendo una alternativa eficiente y económica para la movilidad urbana.

Esta alineación estratégica con el Plan Nacional de Desarrollo refuerza la importancia y la pertinencia del Programa 102, ya que contribuye directamente a los objetivos nacionales de promover un desarrollo económico equitativo y sostenible, así como a mejorar la calidad de vida de la población al garantizar un acceso eficiente y seguro al transporte público.

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:

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

El objetivo central del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT se define como: “Implementación de las rutas de la fase uno del sistema tronco alimentador BRT, con objetivo de beneficiar la usuario, mejorando sus tiempos de traslado, además de brindar a una población en específico tarifas preferenciales a estudiantes, adultos mayores y a personas con discapacidad”, observando que está claramente definido y alineado con las necesidades de movilidad de la población objetivo en la ciudad de Tijuana y su área metropolitana. implementando las rutas de la fase uno del sistema tronco - alimentador BRT Este programa se enfoca en mejorar la movilidad de los usuarios del transporte público, específicamente aquellos que residen cerca de las rutas del sistema de transporte masivo BRT, identificando así de manera precisa a la población objetivo que presenta la necesidad de un sistema de transporte eficiente y accesible para desplazarse en la ciudad.

En este sentido, el objetivo del programa beneficiar al usuario, mejorando sus tiempos de traslados busca generar un cambio significativo en la población objetivo al proporcionar un servicio de transporte público que sea sustentable, rápido, económico, seguro y eficiente. Esta iniciativa tiene como finalidad satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de Tijuana, brindando un sistema de transporte masivo que cumpla con los estándares de calidad y eficiencia requeridos para mejorar su calidad de vida y facilitar sus desplazamientos en la ciudad.

Además, de acuerdo la MIR, el programa busca como fin superior “Mejorar la calidad de vida de la población de Tijuana, así como el medio ambiente, además de contribuir con reducción del calentamiento global, generando la movilidad de la población de Tijuana, mediante un eficiente sistema de transporte masivo en forma sustentable rápida y económica, que brinde el servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT”.

El objetivo del Programa 102 es único y no se definen múltiples objetivos. Se enfoca exclusivamente en mejorar la movilidad de los usuarios del transporte público mediante la implementación de un sistema de transporte masivo tipo BRT que sea sustentable, rápido, económico, seguro y eficiente.

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:

Nivel	Respuesta
4	Sí se identifica contribución.

El objetivo central del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT contribuye al cumplimiento de varios objetivos y estrategias definidos en los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente. Por ejemplo, el programa se alinea con el objetivo de desarrollar una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, tal como se establece en el eje 3 de Desarrollo Económico del PND. Además, se enfoca en mejorar la movilidad urbana y la calidad de vida de los habitantes, lo cual está en concordancia con diversas estrategias para el desarrollo urbano sostenible y la mejora del transporte público.

En específico, el programa contribuye a la estrategia de desarrollar una infraestructura de transporte accesible y sostenible, tal como se establece en la línea de acción 3.6.3 del PND. Al proporcionar un sistema de transporte masivo eficiente y sustentable, el programa busca ampliar la cobertura del transporte público, facilitando el traslado de personas y contribuyendo así a un desarrollo urbano más equitativo y sostenible.

Además, el programa se alinea con objetivos y estrategias de desarrollo urbano y movilidad establecidos en planes estatales y municipales, asegurando así su coherencia con las políticas y planes de desarrollo a nivel nacional, estatal y local.

Adicionalmente, el objetivo central del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT contribuye al cumplimiento de varios objetivos y estrategias definidos en los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente, específicamente con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, con el Objetivo prioritario 2. Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional; Estrategia prioritaria 2.5 Diseñar e implementar las acciones que garanticen la calidad del servicio, la inclusión de los grupos vulnerables y la sustentabilidad del transporte; Acción puntual 2.5.3 Fomentar, en coordinación con las entidades federativas, municipios y, en su caso, alcaldías, la construcción de sistemas de transporte colectivo/masivo con conectividad al transporte, para facilitar el transporte de quienes viven en zonas metropolitanas y que enfrentan largos trayectos de traslado.

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

Respuesta:

El Programa 102 contribuye de manera directa al ODS 9, específicamente a la meta 9.1, que busca desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con un enfoque en el acceso asequible y equitativo para todos. Su vinculación directa con la creación y operación del sistema de transporte masivo BRT en Tijuana implica una inversión significativa en infraestructura de transporte que mejora la eficiencia y accesibilidad del transporte urbano, fomentando así el desarrollo sostenible y la movilidad urbana inteligente.

Además el Programa 102 se alinea directamente con el ODS 11, especialmente con la meta 11.2, que pretende proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad. Derivado que se centra en mejorar la movilidad urbana y fortalecer la infraestructura de transporte público en Tijuana, el programa promueve un sistema de transporte masivo eficiente, seguro y sostenible, contribuyendo así a la creación de ciudades más inclusivas y seguras.

También se vincula directamente con el ODS 13, particularmente con la meta 13.2, que busca incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales y su vinculación al promover el uso de un sistema de transporte público masivo y sustentable, el programa ayuda a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al transporte individual, contribuyendo a la mitigación del cambio climático y fomentando la resiliencia climática.

Por lo anterior el Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT de Tijuana se alinea significativamente con los ODS 9, 11 y 13 de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas. A través de su enfoque en el desarrollo de infraestructura de transporte sostenible, mejora de la movilidad urbana y reducción de emisiones, el programa apoya el desarrollo económico, el bienestar humano, y promueve ciudades más inclusivas y resilientes frente al cambio climático.

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:

	Criterios
Nivel	Las poblaciones cuentan con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

Para el ejercicio fiscal 2023, el Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT ha identificado de manera clara y precisa a sus poblaciones potenciales, objetivas y atendidas. La población potencial, que consta de 603,890 personas, se define como aquellos residentes de 523 colonias con acceso directo a las rutas troncales, pretroncales y alimentadoras del Subsistema 1 a cargo del SITT, según datos del Análisis Costo-Beneficio del Sistema BRT Tijuana realizado en 2016.

La población objetivo, plasmada en el POA 2023, se identifica como los habitantes de la ciudad que residen a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1 y utilizan el transporte público para movilizarse, con un aforo diario proyectado de 28,000 usuarios, representando aproximadamente el 8.9% de la población potencial. Esta cifra se fundamenta en la operación de 30 autobuses tipo padrón, incluidos 2 de reserva, en las rutas troncales T101 y T102 del Subsistema 1, conforme al Programa de Operación de Servicio de la Dirección de Operaciones del SITT de septiembre de 2021.

Además, el programa establece metas de crecimiento trimestral para el número de usuarios, con proyecciones de aforo que van desde 1,058,400 en el primer trimestre hasta 2,469,600 en el cuarto trimestre, acompañadas por un aumento en el número de unidades operativas.

Este enfoque detallado asegura que las poblaciones potencial, objetiva y atendida son consistentes entre los diversos documentos estratégicos del programa, incluyendo diagnósticos, documentos normativos, lineamientos operativos y el Informe de Situación del Desempeño (ISD), demostrando una planificación coherente y orientada a satisfacer la demanda esperada durante el año fiscal 2023.

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

	Criterios
Nivel	La información cuenta con:
2	Dos de los criterios de valoración.

Aunque el Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT carece de indicadores específicos para rastrear la población atendida de manera sistemática, sí lleva a cabo cuestionarios de satisfacción dirigidos a los usuarios para evaluar su experiencia y retroalimentar el servicio. A través de estos cuestionarios, se recopila información valiosa sobre las características y preferencias de los usuarios, lo que permite mejorar continuamente la calidad del servicio. Sin embargo, la falta de un seguimiento sistemático de la población atendida limita la capacidad del programa para proporcionar datos detallados sobre este aspecto. Sería beneficioso implementar mecanismos más estructurados para recopilar y analizar información sobre la población atendida, lo que facilitaría una evaluación más completa de los impactos del programa y permitiría una toma de decisiones más informada.

Se recomienda (**sugerencia de mejora 1**) al Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT implementar un sistema de seguimiento sistemático de la población atendida, que permita generar la creación de una base de datos centralizada que registre la información de los usuarios en cada interacción con el servicio, además, se sugiere establecer mecanismos claros y documentados para la depuración y actualización periódica de esta base de datos, garantizando la precisión y confiabilidad de los datos recopilados. Proporcionando al programa una visión más completa y precisa de la población atendida que permita cuantificarla, lo que facilitaría la evaluación de los impactos del programa y la toma de decisiones basadas en evidencia para mejorar la calidad del servicio. Además, se sugiere establecer un parámetro claro para el número total de encuestas a aplicar, considerando la población potencial del programa

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
	El ISD permite obtener información relevante sobre:
2	En el caso de la MIR, además de cumplir con el criterio anterior, el ISD del Pp permite obtener información sobre la generación y/o entrega de los bienes y/o servicios (componentes) del Pp. En el caso de FID, además de cumplir con el criterio anterior, el ISD debe contar con, por lo menos, un indicador de gestión.

El Informe de Seguimiento y Evaluación del Desempeño (ISD) utilizado por el Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT ofrece una valiosa perspectiva sobre varios elementos clave del diseño y la operación del programa. Este informe proporciona información relevante sobre la eficiencia operativa, la calidad del servicio, la accesibilidad y la satisfacción del usuario, entre otros aspectos. El ISD se estructura en cuatro componentes principales: la elaboración de proyectos y negocios colaterales para mejoras de infraestructura del SITT, la gestión por parte de las empresas operadoras y alimentadoras complementarias del transporte masivo en el sistema BRT, incluyendo programas de comunicación difundidos para el beneficio del usuario del BRT; la gestión de desplazamientos del BRT en el sistema vial establecido en cada estación; y la gestión de la seguridad en las estaciones de servicio del sistema vial BRT. Sin embargo, es importante señalar que el ISD no proporciona directamente información sobre la cobertura de la población atendida en relación con la población objetivo del programa. En lugar de ello, se basa en indicadores de gestión que pueden no reflejar completamente la extensión del alcance del programa hacia su población objetivo.

Se recomienda (**sugerencia de mejora 2**) que el Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT considere la inclusión de indicadores específicos para medir la cobertura de la población atendida en relación con la población objetivo del programa. A pesar de llevar a cabo encuestas periódicas, es importante que estas además de evaluar la satisfacción del usuario, también se utilicen para determinar el impacto del programa en la población objetivo. Esto garantizaría una representación adecuada de las opiniones y experiencias de los usuarios, así como una evaluación más precisa de la efectividad del programa en la comunidad.

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:

Nivel	Criterios
	El indicador cumple con:
4	Todos de los criterios de valoración.

Los indicadores que conforman la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT son claros y comprensibles, dado que sus nombres son entendibles e inequívocos, evitando cualquier ambigüedad o confusión. No contienen términos técnicos o acrónimos que dificulten su comprensión, lo que facilita su interpretación por parte de los involucrados en el programa.

Además, todos los indicadores se consideran relevantes, ya que proporcionan información valiosa sobre el cumplimiento de la gestión de actividades relacionadas con la operación y el mantenimiento del sistema de transporte público. Permiten evaluar la eficacia de las acciones realizadas para mejorar la movilidad de los usuarios y garantizar la calidad del servicio.

La información necesaria para generar el seguimiento de los indicadores está disponible a un costo razonable, ya que se basa en los reportes que la misma Unidad Responsable del programa genera. Esto garantiza la viabilidad económica de su monitoreo y evaluación a lo largo del tiempo.

Por otro lado, estos indicadores son monitoreables, ya que la información se deriva de los reportes emitidos por las diferentes áreas responsables del programa. Esto permite verificar su cumplimiento de manera independiente y asegurar su trazabilidad, contribuyendo así a la transparencia y la rendición de cuentas.

Nivel del ISD	Nivel de objetivo	Nombre del objetivo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Justificación
Resultados	Fin	Mejorar la calidad de vida de la población de Tijuana así como el medio ambiente, además de contribuir con reducción del calentamiento global, generando la movilidad de la población de Tijuana, mediante un eficiente sistema de transporte masivo en forma sustentable rápida y económica; que brinde el servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT	Sí	No ya que el objetivo dice que contribuye a mejorar la calidad de vida, pero el indicador no mide eso.	Sí	Sí	Sí	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Propósito	Implementación de las rutas de la fase uno del sistema tronco-alimentador BRT; con el objetivo de beneficiar al usuario, mejorando sus tiempos de traslado, además de brindar a una población en específico tarifas preferenciales a estudiantes, adultos mayores y apersonas con discapacidad.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.

Nivel del ISD	Nivel de objetivo	Nombre del objetivo	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Justificación
Gestión	Componente 1	Elaboración de proyectos y negocios colaterales entregados para mejoras de infraestructura del SITT	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Componente 2	Gestionar por parte de las empresas operadoras y alimentadoras complementarias de transporte masivo en el sistema BRT, programas de comunicación difundidos para beneficio del usuario BRT	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Componente 3	Gestionar desplazamientos del BRT en le sistema vial establecidos en cada estación	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Componente 4	Gestionar seguridad en las estaciones de servicio del sistema vial BRT brindado	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Actividad C1A1	Elaboración de programas de mantenimiento, proyectos y negocios colaterales, conservación, explotación y mejora de infraestructura del SITT	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Actividad C2A1	Elaboración de programas y proyectos así como estrategias que incentiven al usuario a la utilización del sistema BRT brindado	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Actividad C3A1	Gestionar carril exclusivo en la ruta del sistema BRT otorgado al usuario	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Actividad C3A2	Supervisión y monitoreo del servicio del sistema BRT brindado	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Actividad C3A3	Elaboración de campañas de difusión e información al usuario sobre la utilización del sistema BRT brindado	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Actividad C4A1	Gestión para la operación en la sincronización de cruceos de semáforos del sistema BRT brindados	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.

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:

	Criterios
Nivel	Los medios de verificación de los indicadores cuentan con:
2	Dos de los criterios de valoración.

Los medios de verificación de los indicadores que integran el Instrumento de Seguimiento de Desempeño (ISD) del Programa presentan ciertas características que cumplen parcialmente con los criterios establecidos. En primer lugar, aunque los medios de verificación proporcionan el nombre completo del documento donde se encuentra la información y especifican el año o periodo en que se emite el documento, hay dos casos en los que esta información no se señala. Esto limita la claridad y precisión en la validación de los indicadores, ya que la ausencia de datos completos dificulta la identificación y la verificación adecuada de los documentos referidos. La consistencia y la disponibilidad de información precisa en los medios de verificación son cruciales para asegurar una evaluación eficaz y transparente del desempeño del programa. La falta de detalles específicos en algunos medios de verificación puede generar incertidumbre y afectar la credibilidad de los resultados reportados. Por lo tanto, es necesario mejorar la documentación y asegurar que todos los medios de verificación incluyan de manera exhaustiva el nombre del documento y el periodo correspondiente, para garantizar la integridad y fiabilidad de la evaluación del desempeño del programa.

Se recomienda (**sugerencia de mejora 3**) asegurar que los medios de verificación incluyan el nombre del área administrativa que genera o publica la información, así como indicar la ubicación física del documento o la liga de la página electrónica donde se encuentra publicada la información, para garantizar la transparencia y accesibilidad de la información relacionada con el seguimiento del desempeño del programa

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:

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

Las metas de los indicadores que forman parte del Instrumento de Seguimiento de Desempeño (ISD) del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT presentan ciertas características que cumplen parcialmente con los criterios establecidos.

En primer lugar, si bien las metas se establecen con base en un método de cálculo documentado, no siempre se encuentran claramente descritos en la documentación del programa. Esto dificulta la comprensión completa de cómo se determinan las metas y cómo se calculan, lo cual afecta la transparencia y la verificabilidad del proceso.

Por otro lado, las metas cuentan con unidad de medida y en su mayoría son congruentes con el sentido del indicador. Sin embargo, en algunos casos la unidad de medida podría ser más precisa o estar mejor definida para garantizar una interpretación clara y consistente de las metas, especialmente aquellas que involucran resultados cuantitativos.

En cuanto a la orientación a la mejora del desempeño, si bien las metas tienden a ser claras y específicas, en algunos casos pueden percibirse como laxas, lo que podría comprometer la efectividad del programa para alcanzar sus objetivos de manera ambiciosa. Es crucial que las metas sean desafiantes pero alcanzables para asegurar que impulsen verdaderamente la mejora continua del desempeño del programa.

Finalmente, en términos de factibilidad, las metas parecen ser realistas y alcanzables en función de la normatividad, los plazos y los recursos disponibles. Sin embargo, sería beneficioso que se incluyera una evaluación más exhaustiva de los recursos necesarios para lograr dichas metas, así como una consideración más detallada de los posibles obstáculos que podrían surgir en el camino hacia su cumplimiento.

Se recomienda (**sugerencia de mejora 4**) una revisión más detallada de las metas del ISD del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT para garantizar que cumplan con todos los criterios establecidos. Específicamente, se debe clarificar y documentar completamente los métodos de cálculo utilizados para establecer las metas, asegurar que las unidades de medida sean precisas y adecuadas, y revisar la ambición de las metas para asegurar que realmente impulsen una mejora significativa del desempeño del programa. Además, se sugiere realizar una evaluación más detallada de la factibilidad, considerando todos los recursos y posibles obstáculos, para garantizar que las metas sean alcanzables en el contexto operativo y financiero del programa.

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:

Según la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) 2023, el Programa 102 se clasifica bajo la modalidad “E Prestación de Servicios Públicos”, conforme al acuerdo que establece que estos programas presupuestarios realizan funciones del sector público de manera directa, regular y continua para satisfacer demandas de interés general. Este enfoque es coherente con el propósito del programa de mejorar la movilidad en Tijuana mediante un sistema eficiente, sustentable y económico de transporte masivo. El programa busca atender a un amplio número de usuarios, fortaleciendo el Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) y contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de la población y mitigar el impacto ambiental, incluyendo la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

En relación con los componentes y actividades mencionados en la MIR 2023, el programa muestra consistencia al abordar las necesidades de movilidad del municipio de Tijuana a través de un eficiente sistema de transporte público. Los mecanismos de intervención adoptados, como la implementación de las rutas de la fase uno del sistema tronco-alimentador BRT, están diseñados para beneficiar a los usuarios al mejorar sus tiempos de traslado y la accesibilidad del transporte público en la ciudad.

La modalidad presupuestaria del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT es congruente con sus objetivos, bienes y servicios proporcionados, así como con sus actividades sustantivas y mecanismos de intervención. El programa se enfoca en mejorar la movilidad urbana mediante la creación, mantenimiento y operación de una infraestructura robusta de transporte público. Los recursos asignados, destinados a la adquisición de vehículos, mantenimiento de infraestructura y programas de comunicación, están alineados con estas metas. No obstante, se recomienda una revisión detallada para asegurar la óptima asignación y eficiente uso de los recursos, garantizando así el cumplimiento efectivo de los objetivos del programa y la satisfacción de las necesidades de la población de Tijuana.

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:

No se identificaron similitudes, complementariedades, ni duplicidades en los programas presupuestarios revisados. Tras un análisis exhaustivo de la estructura programática de la Administración Pública Federal vigente, no se han encontrado programas que presenten objetivos similares o actividades que se superpongan con las del mencionado programa de transporte público. Esto sugiere que el Programa 102 tiene una función única y específica dentro del panorama de políticas públicas federales relacionadas con el transporte y la movilidad urbana.

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:

	Criterios
Nivel	El plan estratégico cuenta con:
3	Tres de los criterios de valoración.

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT considera el Plan Municipal de Desarrollo (PMD) como un marco estratégico fundamental para cumplir con los criterios de evaluación establecidos. Sin embargo, la falta de una formalización explícita en documentos oficiales o institucionales podría afectar la consistencia y la formalidad de este plan estratégico. Aunque se hace referencia a su alineación con el Plan Estatal y Nacional de Desarrollo, no se especifica una duración precisa del PMD, lo que sugiere una visión a largo plazo que trasciende cambios administrativos y se orienta hacia resultados sostenibles a lo largo del tiempo.

En términos de resultados y objetivos centrales, el programa se enfoca primordialmente en mejorar la calidad de vida de la población de Tijuana y contribuir a la reducción del calentamiento global mediante un eficiente sistema de transporte masivo. Estos objetivos están claramente definidos, proporcionando una guía coherente para las acciones y actividades del programa, asegurando así una orientación clara hacia el impacto deseado.

Aunque no se presenta un listado exhaustivo de indicadores de desempeño, se menciona la existencia de una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), lo que indica un enfoque estructurado para medir los avances hacia el logro de los objetivos establecidos. Este enfoque basado en indicadores es fundamental para evaluar la efectividad y eficiencia del programa en la consecución de sus metas estratégicas y operativas.

Se recomienda (**sugerencia de mejora 5**) al Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT contar con un plan estratégico a largo plazo que abarca un horizonte de al menos cinco años. Dicho plan deberá estar bien estructurado y formalizado que cumpla con los criterios de valoración establecidos. La carencia de un Plan Estratégico propio de la Dependencia puede afectar negativamente la coordinación y alineación de acciones con otros planes, comprometiendo así la efectividad y sostenibilidad de sus objetivos y actividades

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:

	Criterios
Nivel	El PAT cuentan con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

La Unidad Responsable (UR) del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT cuenta con planes de trabajo bien definidos para alcanzar sus objetivos, los cuales se encuentran plasmados en el Programa Operativo Anual. Este plan de trabajo recibe seguimiento a través de avances trimestrales y reportes en cada uno de los estados presupuestarios, reflejando un ejercicio de planeación institucionalizado basado en el Reglamento Interno.

El Plan Anual de Trabajo (PAT) de la UR cumple con varias características clave según los criterios de valoración establecidos. En primer lugar, el PAT es producto de ejercicios de planeación institucionalizados, lo que significa que sigue un procedimiento establecido en un documento oficial establecido en su manual de procedimientos y funciones. Esta institucionalización garantiza que el plan siga un proceso formal y estructurado.

En segundo lugar, el PAT considera los bienes y servicios que se producen con el presupuesto del programa. Esto asegura que los recursos asignados se utilicen específicamente para generar los resultados esperados, alineados con los objetivos del programa.

En tercer lugar, el PAT establece metas que contribuyen al logro del objetivo central del programa. A través de la entrega y generación de sus bienes y servicios, las metas definidas en el PAT son fundamentales para asegurar el progreso hacia el objetivo general del programa.

Finalmente, el PAT se revisa y actualiza periódicamente. Este aspecto es crucial para mantener la relevancia y efectividad del plan, permitiendo ajustes y mejoras continuas en respuesta a las necesidades cambiantes y los resultados obtenidos.

El Programa Operativo Anual es conocido por los responsables de los principales procesos del programa. En este documento se consideran los servicios que proporciona el programa evaluado, se establecen metas y periodos de revisión de avances y cumplimiento, siendo trimestrales para las Actividades y Componentes, semestrales para el Propósito y anuales para el Fin. Además, se revisa y actualiza cada ejercicio fiscal, asegurando así una gestión efectiva y orientada a resultados.

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:

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

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT está alineado con los objetivos y estrategias prioritarias del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente, lo cual se refleja en su diseño y en los documentos oficiales que detallan su misión y objetivos estratégicos. Esto demuestra su contribución a las metas nacionales en materia de movilidad y transporte sustentable. Respecto al avance en el logro de su objetivo central de mejorar la calidad de vida de la población de Tijuana mediante un sistema de transporte masivo eficiente y sustentable, el programa ha reportado progresos significativos. Sin embargo, la información sobre los cambios verificables en la población objetivo no siempre es completamente verificable debido a la falta de un seguimiento sistemático y la identificación única de los usuarios.

El programa realiza diagnósticos y encuestas de satisfacción que proporcionan información sobre las características de la población atendida. No obstante, esta información no está sistematizada de manera que permita un análisis detallado y continuo de la población no atendida, lo cual es crucial para evaluar la cobertura y equidad del programa.

En cuanto a los bienes y servicios otorgados, el programa cuenta con información detallada, incluyendo la implementación de rutas troncales, pretroncales y alimentadoras, así como los programas de comunicación y seguridad en las estaciones. Esta información es esencial para comprender el impacto y la efectividad de los servicios prestados y asegurar su alineación con las necesidades de la población objetivo.

Recomendación (**sugerencia de mejora 6**) para mejorar la calidad y utilidad de la información de desempeño del programa, se recomienda establecer un sistema más robusto de seguimiento y evaluación que incluya:

- Sistematización de la información sobre la población atendida y no atendida, con mecanismos documentados para depuración y actualización periódica, permitiendo cuantificar adecuadamente la cobertura del programa.
- Desarrollo de indicadores específicos y verificables que midan directamente los cambios en la población objetivo, asegurando que estos reflejen de manera precisa los resultados alcanzados y el impacto real del programa en la comunidad.

Esta mejora en el sistema de seguimiento y evaluación fortalecerá la capacidad del programa para demostrar su impacto, y facilitará ajustes estratégicos necesarios para optimizar sus resultados y garantizar la eficiencia en el uso de recursos.

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 depurada2.
- d) Permite el seguimiento del desempeño de manera permanente.

Respuesta:

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

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT cuenta con un sistema de seguimiento de desempeño que abarca varios elementos críticos para su evaluación. A continuación, se presenta una evaluación detallada basada en los criterios de valoración establecidos:

La información del desempeño del programa es oportuna, generándose y estando disponible en momentos adecuados y convenientes para su uso. Los reportes trimestrales y anuales permiten una evaluación continua y en tiempo real del progreso del programa, proporcionando datos específicos sobre el avance de los indicadores clave. Sin embargo, se recomienda mejorar la frecuencia de ciertos reportes para una respuesta más ágil ante posibles desviaciones.

La fiabilidad de la información está garantizada, ya que es validada por las áreas responsables que la generan, procesan e integran. Los mecanismos de validación incluyen la revisión y verificación de datos por parte de los departamentos correspondientes, asegurando la precisión y veracidad de la información.

La sistematización de la información es notable en el monitoreo de procedimientos de ejecución de obras, seguimiento y control presupuestal, utilizando el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG.NET). Esto asegura que la información se mantenga actualizada en tiempo real y esté disponible para un seguimiento continuo, conforme a lo establecido en la LGCG. Además, los avances de los indicadores se capturan en el Sistema Informático de Armonización Contable (SIAC), propiedad del H. Ayuntamiento.

Se verifica que la información se difunda públicamente a través de la página <https://sitt.tijuana.gob.mx/cuentaPublica.aspx>, incluyendo detalles presupuestarios, información programática, apartados de la Ley de Disciplina Financiera, Formatos de Cumplimiento CONAC y Programación Anual de Evaluación. Estos datos están organizados en bases de datos que facilitan su acceso y análisis. No obstante, para asegurar la continuidad y precisión de la información, se requiere implementar mecanismos más robustos para la depuración continua de datos.

El sistema de seguimiento del desempeño del programa permite un monitoreo permanente, crucial para la toma de decisiones informadas y oportunas. La revisión regular de indicadores de desempeño facilita la evaluación del cumplimiento de metas y objetivos, permitiendo ajustes y mejoras en la implementación del programa.

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:

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

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT (Pp) incorpora el uso de información derivada de análisis externos, tales como evaluaciones, auditorías financieras y de desempeño, estudios o informes de organizaciones externas. A continuación, se evalúa cómo el programa cumple con los criterios de valoración establecidos:

El Pp utiliza de forma regular la información derivada de análisis externos como insumo para la toma de decisiones a corto plazo. Estos análisis se consideran cruciales para identificar áreas de mejora inmediata y ajustar las estrategias operativas del programa en tiempo real. Los informes de auditorías y evaluaciones se revisan periódicamente para asegurar que las decisiones tomadas estén basadas en datos actuales y relevantes.

El uso de información externa en el Pp está institucionalizado, siguiendo un procedimiento establecido en documentos oficiales como el POA, la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR). Esto garantiza que la incorporación de evaluaciones y auditorías en la toma de decisiones no sea un proceso ad hoc, sino una práctica sistemática y formal. El procedimiento está documentado en los manuales operativos y reglamentos internos de la entidad responsable del programa.

Se emplea información externa de manera estratégica para orientar acciones que mejoran la gestión y los resultados del Programa. Los resultados de auditorías y evaluaciones externas se analizan detalladamente para identificar tendencias y oportunidades de mejora a largo plazo, utilizando un formato específico de plan de trabajo ASM que se reporta directamente a Tesorería, en respuesta a las observaciones de las evaluaciones. Estas acciones estratégicas abarcan la revisión de procesos internos, la implementación de nuevas tecnologías y la optimización de recursos.

La información derivada de análisis externos es utilizada de forma consensuada por los funcionarios involucrados en la operación, planeación y evaluación del Pp, así como por los niveles superiores de toma de decisiones. Este enfoque colaborativo asegura que las decisiones se tomen de manera informada y coordinada, considerando las perspectivas y conocimientos de todas las áreas relevantes. Las reuniones de revisión y planificación incluyen a representantes de todas las áreas involucradas para garantizar una comprensión compartida de los datos y una alineación en las acciones a tomar.

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:

Considerando los antecedentes del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT (Pp), su estado actual de diseño y operación, así como los cambios programáticos identificados y su trayectoria de evaluación, se identifican varios temas relevantes que podrían beneficiarse de evaluaciones o ejercicios conducidos por instancias externas a su operación:

Consecuencias en la Movilidad Urbana:

Evaluar los efectos del programa en la movilidad urbana, especialmente en la reducción de tiempos de desplazamiento y la mejora de la calidad del transporte público. Esto incluiría estudios de caso y análisis comparativos con otras ciudades que han implementado sistemas de BRT

Satisfacción del Usuario:

Realizar encuestas y estudios de satisfacción del usuario para obtener información sobre la percepción de la calidad del servicio, la accesibilidad, la seguridad y la comodidad del BRT. Estos estudios ayudarían a identificar áreas de mejora desde la perspectiva del usuario final.

Eficiencia Operativa:

Analizar la eficiencia operativa del programa, incluyendo la gestión de recursos humanos, materiales y financieros. Evaluaciones externas podrían identificar cuellos de botella, redundancias y oportunidades para optimizar la operación del sistema.

Sostenibilidad Financiera:

Evaluar la sostenibilidad financiera del Pp, incluyendo el análisis de los modelos de financiación actuales y futuros. Esto ayudaría a asegurar que el programa pueda mantenerse y expandirse de manera sostenible a largo plazo.

Impacto Ambiental:

Realizar estudios sobre el impacto ambiental del BRT, particularmente en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la contribución a la mejora de la calidad del aire en la ciudad. Evaluaciones de impacto ambiental pueden proporcionar datos valiosos para apoyar la justificación del programa.

Seguridad del Sistema:

Realizar auditorías y estudios sobre la seguridad del sistema BRT, tanto en términos de infraestructura como de operación. Esto incluiría la evaluación de la seguridad en las estaciones y durante los desplazamientos.

Eficacia de la Comunicación y Difusión:

Evaluar la eficacia de los programas de comunicación y difusión implementados por el Pp para informar y educar a los usuarios sobre el uso del sistema BRT. Esto podría incluir el análisis de campañas de marketing, materiales informativos y plataformas de comunicación utilizadas.

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:

Nivel	Criterios
	4

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT (Pp) ha sido objeto de evaluaciones periódicas durante los últimos tres años, lo que ha permitido monitorear y mejorar continuamente su desempeño. La evaluación más reciente, realizada en el año 2023, fue una Evaluación Específica de Desempeño. Este tipo de evaluación se enfoca en analizar aspectos concretos del funcionamiento y eficacia del programa, identificando áreas clave donde se pueden implementar mejoras significativas.

A lo largo de estas evaluaciones, se ha recopilado una considerable cantidad de información detallada sobre el seguimiento de los aspectos susceptibles de mejora. Esta información ha sido crucial para guiar las acciones correctivas y las estrategias de optimización del programa. Gracias a estos esfuerzos, el Programa 102 ha logrado un notable avance, alcanzando un 96.44% de cumplimiento en general. Este alto porcentaje refleja el compromiso del programa con la eficiencia y la calidad del servicio proporcionado a los usuarios del sistema de transporte BRT.

Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades	Avance %
<p>Metodología para cuantificación de la población. Actualizar la metodología utilizando datos estadísticos recientes para identificar y cuantificar la población potencial y objetivo del programa además de incluir fuentes de información confiables y actualizadas, como censos demográficos, encuestas de movilidad o bases de datos gubernamentales relevantes así mismo validar la metodología con expertos en transporte y planificación urbana para asegurar su precisión y pertinencia.</p>	Elaborar un proyecto de análisis de usuarios potenciales para la ruta troncal del SITT	100%
<p>Armonización de la población objetivo en los formatos del programa. Hacer una revisión de los distintos instrumentos que se utilizan para la determinación de la población potencial y objetivo para armonizar los datos redactados en los formatos del programa. No puede existir una inconsistencia entre el número de personas que se pretende atender entre los distintos instrumentos.</p>	Revisión y armonización de los datos del programa, respecto a la población objetivo. Considerando los datos actualizados del análisis operaciones de la población potencial de usuarios.	100%
<p>Revisión de supuestos. Realizar un análisis exhaustivo de los supuestos establecidos en la formulación del programa y evaluar su viabilidad y relevancia en el contexto actual y esto permitirá actualizar los supuestos en función de cambios en el entorno o en la situación del programa llevando a establecer mecanismos de monitoreo y seguimiento de los supuestos para verificar su cumplimiento y realizar ajustes en caso necesario</p>	realizar la revisión y análisis de los supuestos colocados en la MIR para el proyecto 2024	100%
<p>Utilización de metodología SMART en indicadores. Revisar y ajustar los indicadores actuales para que cumplan con los criterios SMART (Específicos, Medibles, Alcanzables, Relevantes y con un Tiempo definido) que ayudaría al programa a establecer metas cuantificables y realistas para cada indicador, así como a implementar un sistema de seguimiento y reporte periódico de los indicadores para evaluar el progreso del programa y tomar decisiones informadas.</p>	Realizar análisis para establecer la metodología SMART en el Pp.	100%
<p>Características CREMA. Manejar otra forma de monitoreo ya que se especifica porcentaje de supervisores de transporte sin embargo no menciona el total de los supervisores que son necesarios para el logro del objetivo además de no tener no tener las 33 facultades el Pp para llevar a cabo ese componente pues no se encuentra facultado para sancionar a usuarios que transiten por el carril destinado al SITI o por competencia desleal.</p>	Realizar análisis para establecer la metodología de las características CREMA en el Pp.	100%

Aspecto Susceptible de Mejora	Actividades	Avance %
<p align="center">Objetivos y diseño de la MIR.</p> <p>Es necesario trazar objetivos realistas y que el Pp este facultado para llevar acabo el Actividad, Componente, Propósito y Fin, para establecer mecanismos que permitan alcanzar cada uno de los indicadores que integran a la MIR</p>	<p>Realizar los objetivos y diseños colocados en la MIR para el proyecto 2024 para el trazo de objetivos realistas en base a las facultades.</p>	<p align="center">100%</p>
<p align="center">Objetivos y diseño de la MIR.</p> <p>Es necesario trazar objetivos realistas y que el Pp este facultado para llevar acabo el Actividad, Componente, Propósito y Fin, para establecer mecanismos que permitan alcanzar cada uno de los indicadores que integran a la MIR</p>	<p>Realizar un análisis de factibilidades con las áreas del SITI para el trazo de objetivos realistas en la MIR.</p>	<p align="center">100%</p>
<p align="center">Participación ciudadana en la toma de decisiones.</p> <p>Establecer mecanismos formales para la participación ciudadana en la definición, diseño, implementación y evaluación del programa además de realizar consultas públicas, encuestas o reuniones con grupos de interés para recoger opiniones y sugerencias de los usuarios y la comunidad en general con esta información permitiría incorporar las retroalimentaciones recibidas en la toma de decisiones y en la mejora continua del programa</p>	<p>Establecer mecanismos para participación ciudadana</p>	<p align="center">68%</p> <p>Se solicita prorroga al 30 de junio 2024. se envía soporte documental del avance del Plan de trabajo que consiste en aplicar encuestas a los usuarios del servicio brindado. Quedando pendiente las estadísticas de los resultados generados</p>
<p align="center">Seguimiento al cumplimiento de ASM.</p> <p>Establecer un sistema de seguimiento y control para dar seguimiento a las acciones correctivas propuestas en los ASM así como asignar responsabilidades claras para la implementación de las acciones correctivas y establecer plazos para su cumplimiento que facilitarían el monitoreo periódicamente del avance en la resolución de los ASM y reportar los resultados a las instancias pertinentes para su seguimiento y retroalimentación.</p>	<p>Establecer un sistema de seguimiento en las que las áreas involucradas otorguen el debido seguimiento a los ASM</p>	<p align="center">100%</p>

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:

En los últimos tres años, el Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT (Pp) ha sido evaluado mediante diversas auditorías de consistencias y resultados en el año 2021 y 2022 y de evaluación específica de desempeño en el 2023, informes de organizaciones independientes y otros estudios relevantes. Estas evaluaciones han sido fundamentales para identificar y definir los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM), que se han abordado con distintas estrategias para lograr los resultados esperados.

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT (Pp) ha demostrado un compromiso significativo con la mejora continua y la eficiencia operativa a través de la implementación de los ASM definidos a partir de evaluaciones y auditorías de desempeño. 8 de las 9 actividades han sido completadas al 100%, reflejando un avance considerable. Solo la actividad relacionada con la participación ciudadana en la toma de decisiones ha solicitado una prórroga hasta el 30 de junio de 2024 llevando un avance del 68%, con un plan de trabajo en curso para aplicar encuestas a los usuarios y generar las estadísticas necesarias para su evaluación.

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:

El único ASM que no ha sido atendido dentro del plazo establecido es la participación ciudadana en la toma de decisiones. Las causas principales incluyen problemas logísticos, recursos limitados, retos de comunicación y situaciones imprevistas. Las consecuencias del atraso afectan la inclusión ciudadana, la implementación de mejoras y la credibilidad del programa. Se ha solicitado una prórroga para completar este ASM, y se han tomado medidas para avanzar en el plan de trabajo.

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:

	Criterios
Nivel	La estrategia de cobertura cuenta con:
2	Dos de los criterios de valoración.

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT (Pp) ha desarrollado una estrategia documentada y detallada para atender a su población potencial y objetivo, cumpliendo con los criterios de valoración establecidos:

Se observa que no se cuantifica la evolución esperada de la población potencial y objetivo para los próximos tres años. Tampoco se considera el presupuesto necesario para atender a la población objetivo durante los próximos tres años.

Se han especificado metas de cobertura anuales claras y alcanzables, fundamentadas en la capacidad actual del sistema, proyecciones de demanda y disponibilidad de recursos. Los criterios utilizados para establecer estas metas son transparentes y basados en datos detallados sobre movilidad y necesidades de la población.

Con el diseño actual del Pp, es viable alcanzar las metas de cobertura definidas, considerando la capacidad operativa del sistema y las proyecciones de demanda evaluadas.

Esta estrategia se basa en el proyecto 'Análisis de Usuarios Potenciales para el Servicio de la Ruta Troncal SITT' realizado en junio de 2023 en Tijuana, B.C., el cual proporciona una base sólida para la implementación eficaz y sostenible del programa a largo plazo."

Como parte del análisis se recomienda (**sugerencia de mejora 7**) incluir en sus documentos de planeación la evolución de su población potencial y objetivo, con la finalidad de prever los recursos necesarios para al menos los tres próximos años.

Adicionalmente, se recomienda (**sugerencia de mejora 8**) realizar una proyección del presupuesto que requiere el programa para atender a su población objetivo para al menos los tres próximos años.

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 102 Sistema de Transporte Público BRT (Pp) ha establecido mecanismos sólidos para identificar a su población objetivo, aquella que el programa planea atender para satisfacer la población potencial y que es elegible para recibir sus servicios. Estos mecanismos se han diseñado con precisión para garantizar una focalización adecuada en las personas y comunidades que se beneficiarán más del programa.

En primer lugar, el Pp lleva a cabo análisis demográficos exhaustivos para comprender las características de la población en las áreas donde opera el sistema de transporte. Estos análisis abarcan datos como la edad, el género, el nivel socioeconómico y otros factores relevantes que ayudan a identificar de manera precisa a la población objetivo.

Además, se realizan estudios de movilidad para examinar los patrones de desplazamiento de la población en las zonas servidas por el sistema de transporte. Estos estudios permiten una comprensión más profunda de las necesidades de transporte de diversos grupos de personas, facilitando así la identificación de los usuarios potenciales del sistema.

Además, el programa realiza encuestas y consultas públicas periódicas para obtener información directamente de los usuarios y la comunidad en general. Estas encuestas abordan temas como la satisfacción con el servicio ofrecido, comodidad, trato del operador, accesibilidad a las estaciones, limpieza, origen y destino del viaje, entre otros aspectos. Estos estudios proporcionan datos valiosos sobre las necesidades y preferencias de la población objetivo, así como una evaluación de la satisfacción con el servicio actual y áreas de oportunidad para mejorar

Además, se recopilan y analizan datos sobre el uso del servicio de transporte público, como la cantidad de pasajeros, las rutas más transitadas y los horarios de mayor demanda. Estos datos ofrecen información valiosa sobre quiénes están utilizando el servicio y cuáles son sus características demográficas y socioeconómicas.

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 Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, B.C. (SITT) presenta su MANUAL DE FUNCIONES Y PROCEDIMIENTOS como un instrumento de consulta y guía para el personal adscrito y cualquier persona interesada en comprender su estructura y funcionamiento. Este manual, que forma parte de las mejores prácticas administrativas, debe ser revisado y actualizado periódicamente para garantizar su adecuación a las necesidades en constante evolución del Organismo.

Una de las actividades fundamentales para fortalecer el esquema orgánico-funcional del SITT es la elaboración de instrumentos técnico-administrativos, que garantizan la congruencia de acciones, evitan duplicidades en funciones y aseguran la prestación de servicios de transporte con calidad, eficiencia y excelencia. En este contexto, se ha elaborado el Manual General de Funciones para planificar, conocer, aprender y evaluar la acción administrativa del SITT.

Este manual documenta la acción organizada para cumplir con la misión del SITT, delineando aspectos clave como la estructura organizacional, la división del trabajo, los mecanismos de coordinación y comunicación, las funciones y actividades encomendadas, así como los procesos clave de la organización y los resultados obtenidos. La innovación y mejora continua son pilares fundamentales en la gestión del SITT, que se sustentan en la revisión y actualización constante de sus estructuras organizacionales y sistemas de trabajo.

El proceso de gestión de desplazamiento de unidades BRT en el sistema vial de cada estación comienza con el monitoreo de pasajeros en estaciones y terminales. Este monitoreo tiene como objetivo recopilar información sobre el flujo de pasajeros en diferentes puntos del sistema. Se prioriza inicialmente a las estaciones con mayor demanda, donde se analiza el estado físico del carril correspondiente. El propósito es identificar aquellas estaciones que requieren atención inmediata basándose en la demanda de usuarios y en el estado de los carriles.

Luego, se evalúa si alguno de los carriles de estación o terminal necesita mantenimiento mayor. En caso afirmativo, se procede con las acciones necesarias para este tipo de mantenimiento. Si no se requiere mantenimiento mayor, se lleva a cabo mantenimiento preventivo y limpieza rutinaria de los carriles, con el objetivo de mantenerlos en condiciones óptimas de funcionamiento.

En situaciones donde se determine que se necesita mantenimiento mayor, se realiza un reacondicionamiento de alineadores y una limpieza más exhaustiva de los carriles preferenciales. Esto se hace con la finalidad de realizar ajustes necesarios y garantizar que los carriles preferenciales operen correctamente.

El proceso concluye una vez que se han completado todas las acciones de mantenimiento o limpieza requeridas. En resumen, el diagrama muestra un ciclo continuo de monitoreo, análisis y mantenimiento de los carriles en estaciones y terminales del sistema BRT. Este enfoque prioriza la eficiencia operativa al asegurar que las áreas con mayor demanda reciban la atención necesaria y que los carriles permanezcan en buen estado para el beneficio de los usuarios del transporte público.

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:

No aplica

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT, administrado por el SITT, no otorga apoyos directos a los usuarios, dado que su propósito institucional es "satisfacer la necesidad de transporte público integral de los usuarios dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Tijuana, Baja California y su área de influencia Metropolitana". Por lo tanto, la recopilación y sistematización de información sobre la demanda de bienes y servicios, así como las características de la población solicitante, no se aplica en el contexto de este programa.

Dado el propósito del programa, la información recabada no se orienta a apoyos individuales, sino a la operación y mejora del servicio de transporte público. No se recopilan datos específicos sobre demandas de bienes o servicios individuales ni sobre características detalladas de la población solicitante de dichos apoyos, ya que no es el objetivo 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:

No aplica

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT, administrado por el SITT, no cuenta con procedimientos específicos para recibir, registrar y dar trámite a solicitudes de bienes y/o servicios en el sentido tradicional de programas que otorgan apoyos directos a beneficiarios individuales. Esto se debe a que su propósito institucional es proporcionar un servicio de transporte público integral en la ciudad de Tijuana y su área metropolitana, y no distribuir bienes o servicios de manera individualizada.

No se aplica la existencia de procedimientos documentados para recibir, registrar y dar trámite a solicitudes de bienes y/o servicios, ya que el enfoque del programa es diferente. El SITT gestiona un sistema de transporte público, donde el acceso y uso del servicio no requiere de un proceso de solicitud formal por parte de los usuarios. Los procedimientos están más bien orientados a la operación y mantenimiento del sistema de transporte, así como a la atención de incidencias y la mejora continua del servicio.

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:

No aplica

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT, administrado por el SITT, no cuenta con procedimientos específicos para recibir, registrar y dar trámite a solicitudes de bienes y/o servicios en el sentido tradicional, ya que su propósito principal es proporcionar un servicio de transporte público integral.

Sin embargo, es importante considerar los criterios de valoración en el contexto de la operación del sistema de transporte y su interacción con los usuarios. Por lo anteriormente expuesto, podemos determinar que el SITT adapta sus operaciones y servicios para satisfacer las necesidades de la población de Tijuana y su área metropolitana. Esto incluye tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad, así como la implementación de rutas que cubren áreas densamente pobladas y de alta demanda.

b. 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: NO APLICA INCISO B Y C

Nivel	Criterios
	Los criterios de elegibilidad cuentan con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT está diseñado para atender a todos los usuarios dentro de la jurisdicción de Tijuana y su área metropolitana es decir a los habitantes de la ciudad con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1 a cargo del SITT, que utilizan el transporte público para movilizarse a sus destinos. La población objetivo es amplia, abarcando a todos los residentes y visitantes de esta región. La definición amplia de la población objetivo permite que el servicio sea inclusivo y accesible para todos, asegurando que ningún grupo demográfico sea excluido. Esta congruencia es fundamental para cumplir con el propósito institucional del programa de satisfacer la necesidad de transporte público integral en Tijuana y su área de influencia.

Sin embargo, no aplica para los incisos B y C ya que No hay criterios específicos para elegir a su población objetivo, ya que el Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT, administrado por el SITT, está diseñado para ser accesible a cualquier persona. Este sistema no discrimina y está abierto para el uso de todos los ciudadanos que deseen utilizarlo, promoviendo así la inclusión y la accesibilidad en el transporte público de la región

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:

No aplica

El programa administrado por el SITT se centra en proporcionar servicios integrales de transporte público a los usuarios en la ciudad de Tijuana y su área metropolitana.

El principal objetivo del programa es satisfacer la necesidad de transporte público en la región, enfocándose en brindar accesibilidad y eficiencia a todos los usuarios, sin discriminación por condiciones socioeconómicas o cualquier otro criterio específico de selección

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:

No aplica

El programa administrado por el SITT se enfoca en brindar servicios de transporte público integral a los usuarios en la ciudad de Tijuana y su área de influencia metropolitana. Debido a que el Programa Presupuestario (Pp) no otorga apoyos directos a la población.

c. 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:

No aplica

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT no cuenta con un procedimiento específico documentado para la verificación de la entrega de bienes y servicios, dado que su oferta está destinada a la población general.

El análisis de los procedimientos del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT muestra que no se han establecido mecanismos documentados que cumplan con los criterios mencionados. Esto se debe a que el servicio de transporte público proporcionado por el BRT está dirigido a toda la población general, sin un proceso de selección específico para destinatarios de bienes y servicios.

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:

	Criterios
Nivel	El mecanismo de verificación cuenta con:
2	Dos de los criterios de valoración.

Respuesta:

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT no cuenta con mecanismos específicos documentados para verificar los procedimientos de entrega de bienes y servicios, dado que su oferta está destinada a la población general. Sin embargo, la información sobre el servicio proporcionado por el organismo se encuentra disponible en la página de transparencia y en la propia página del Pp.

Aunque el Programa 102 no cuenta con procedimientos documentados específicos para la verificación de la entrega de bienes y servicios, se hace un esfuerzo por proporcionar transparencia y acceso a la información a través de la página de del Pp <https://sitt.tijuana.gob.mx/manual.aspx> así como en transparencia del organismo. Esta página contiene información relevante sobre los bienes y servicios ofrecidos, aunque no cumple completamente con los criterios de valoración mencionados.

Se recomienda **(sugerencia de mejora 9)** desarrollar y documentar mecanismos específicos para la verificación de los procedimientos de entrega del servicio. Estos mecanismos deben estar adaptados a las características de la población objetivo, estandarizados, sistematizados y accesibles públicamente. Además, se debería aprovechar la tecnología para mejorar la transparencia y la eficiencia en la entrega de servicios.

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:

Dentro del documento "Árbol de Objetivos", que forma parte del proceso de planeación y programación, se establece la Unidad Responsable (UR) del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés). El objetivo de esta UR es contribuir a la mejora de la movilidad de los usuarios del transporte público mediante un eficiente sistema de transporte masivo tipo BRT. Sin embargo, la sostenibilidad financiera es un aspecto crítico. La dependencia depende excesivamente de financiamiento externo o la inestabilidad en los recursos financieros lo que puede poner en riesgo el programa; otro aspecto identificado es la deficiencia en la infraestructura, que puede ser insuficiente o inadecuada para atender a toda la población objetivo. Sin embargo el Pp busca que este sistema sea sustentable, rápido, económico, seguro y eficiente, con el propósito de brindar servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecer el Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT).

Se recomienda (**sugerencia de mejora 10**) buscar financiamiento adicional a través de alianzas público-privadas y subvenciones gubernamentales, con la finalidad de mantener una política de tarifas asequibles que permita un equilibrio entre la accesibilidad para los usuarios y la viabilidad económica del sistema así como expandir la cobertura del sistema para incluir más áreas y mejorar la accesibilidad para todos los usuarios, además de optimizar los costos operativos mediante la revisión de contratos y la adopción de tecnologías que reduzcan costos a largo plazo.

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:

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

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT, administrado por el Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT), en sus procedimientos de ejecución establece las acciones realizadas por el programa y están estandarizados además son utilizados por todas las instancias ejecutoras vinculadas al Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana. Este cumplimiento se asegura mediante el Manual de Funciones y Procedimientos del Organismo Municipal, el cual contiene el diagrama de flujo del procedimiento clave para garantizar que los programas establecidos por la Dependencia se cumplan conforme fueron planeados. Si bien los procedimientos para la generación de bienes y/o servicios del Programa 102 están bien documentados y difundidos en su página de internet <https://sitt.tijuana.gob.mx/rutas.aspx> , <https://sitt.tijuana.gob.mx/horarios.aspx> existen áreas de mejora en cuanto a la estandarización y sistematización de ciertos procesos.

Se recomienda (**sugerencia de mejora 11**) continuar fortaleciendo la estandarización de todos los procedimientos operativos y mejorar la sistematización de la información para garantizar una mayor eficiencia y transparencia en la gestión del programa. Además, se sugiere mantener y ampliar los esfuerzos de difusión pública de los procedimientos y resultados del programa para asegurar que sean accesibles y comprensibles para toda la población objetivo.

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:

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

Según la información proporcionada, el programa cuenta con procedimientos estandarizados y está apegado a documentos normativos como el Reglamento Interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana y el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana. Esto sugiere que existe una base normativa clara que guía las acciones del programa, asegurando que se realicen conforme a lo establecido en los documentos institucionales.

Los procedimientos de ejecución de acciones están estandarizados y son utilizados de manera uniforme por todas las instancias ejecutoras vinculadas al organismo. Esto es crucial para garantizar la consistencia y la equidad en la ejecución de los programas y servicios del transporte público en Tijuana.

Aunque se indica que se utiliza el Sistema Automatizado Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG.NET) para el seguimiento y control presupuestal, no se proporciona información clara sobre la sistematización específica de los procedimientos para la generación de bienes y/o servicios. La sistematización implicaría tener los procedimientos documentados de manera estructurada en sistemas informáticos o bases de datos que permitan un acceso fácil y actualizado de la información relevante.

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT asegura que sus procedimientos para la generación de bienes y servicios sean ampliamente conocidos por los operadores a través de la difusión detallada de su manual de operación. Este enfoque garantiza que todos los involucrados en la ejecución de servicios estén completamente familiarizados con los protocolos establecidos, desde la operación diaria hasta la gestión de emergencias y mantenimiento. La difusión del manual promueve una ejecución consistente y estandarizada de las actividades, y facilita la adaptación continua a nuevas circunstancias y necesidades del servicio, promoviendo así una mejora constante en la calidad y eficiencia del transporte público en Tijuana.

d. 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:

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT no ha realizado cambios sustantivos en sus documentos normativos en los últimos tres años, a excepción del Estudio Análisis de Usuarios Potenciales SITT realizado en 2023. Este estudio representa una iniciativa reciente que podría influir en la optimización de los procesos del programa, específicamente en la mejora de la identificación y respuesta a las necesidades de los usuarios potenciales del servicio de transporte público en Tijuana. Sin embargo, fuera de este estudio, no se han registrado modificaciones significativas en los documentos normativos o institucionales del programa que hayan contribuido directamente a la agilización de los procesos en beneficio de la población objetivo en los últimos años.

e. 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:

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

La entidad del Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT utiliza un Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental para gestionar sus operaciones presupuestales, administrativas, contables y financieras (SAACG.NET). Este sistema permite desglosar el presupuesto por capítulo de gasto y fuente de financiamiento, cumpliendo así con el criterio a) de valoración. Además, el sistema facilita la generación de reportes que ofrecen estimaciones presupuestarias en el corto plazo, apoyando el criterio b). Sin embargo, la respuesta no menciona específicamente si se estiman los gastos unitarios como criterio (c), ni proporciona detalles sobre la coherencia entre los capítulos de gasto y las actividades que realiza el programa, como criterio (d).

Para mejorar la evaluación financiera del programa, sería recomendable que el sistema también permitiera estimar el gasto unitario por población atendida, lo cual proporcionaría una visión más clara del costo por beneficiario. Además, sería beneficioso asegurar que los capítulos de gasto reflejen de manera coherente las actividades y bienes/servicios que ofrece el programa, asegurando así una gestión financiera más alineada con sus objetivos y actividades operativas.

Con base en información obtenida del estado analítico del ejercicio del presupuesto de egresos por objeto del gasto al 31 de diciembre de 2023, se presenta la siguiente tabla:

Clasificación por objeto del gasto				
Capítulo de gasto	Aprobado	Modificado	Devengado	subejercicio
10,000 Servicios personales	\$10,234,600.00	\$9,251,502.82	\$9,241,264.98	\$10,237.84
20,000 Materiales y suministros	\$1,014,500.00	\$1,548,500.00	\$1,502,918.14	\$45,581.86
30,000 Servicios generales	\$4,615,900.00	\$6,608,015.28	\$6,228,401.93	\$379,613.35
40,000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
50,000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$215,000.00	\$46,846.62	\$0.00	\$46,846.62
60,000 Inversión pública	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
70,000 Inversiones financieras y otras provisiones	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
80,000 Participaciones y aportaciones	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
90,000 Deuda pública	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
TOTAL	\$16,080,000.00	\$17,454,864.72	\$16,972,585.05	\$482,279.67

En términos generales, el total aprobado inicialmente fue de \$16,080,000.00, pero se incrementó a \$17,454,864.72 después de las modificaciones presupuestarias. De este total modificado, se devengaron \$16,972,585.05, resultando en un subejercicio total de \$482,279.67. Este subejercicio total indica que una parte del presupuesto modificado no fue utilizada. Los capítulos con mayor subejercicio son "Servicios generales" y "Bienes muebles, inmuebles e intangibles".

Es importante analizar las razones detrás de estos subejercicios para mejorar la planificación y ejecución del presupuesto en futuros periodos. La reducción significativa en el presupuesto modificado para "Bienes muebles, inmuebles e intangibles" sugiere un cambio en las prioridades o necesidades durante el periodo presupuestario. La mayor parte del presupuesto adicional fue utilizada adecuadamente, especialmente en las categorías de servicios personales y materiales y suministros, lo que refleja una gestión eficiente en esas áreas.

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:

Con base en información obtenida del estado analítico del ejercicio del presupuesto de ingresos por fuente de financiamiento al 31 de diciembre de 2023, se presenta la siguiente tabla:

Fuente de Financiamiento	Aprobado	Ampliaciones / (Reducciones)	Modificado	Devengado	Recaudado	%
SUBSIDIOS	\$15,080,000.00	-\$ 24,286.79	\$15,055,713.21	\$15,055,713.21	\$15,055,713.21	91.63%
APROVECHAMIENTOS		\$ 1,113,923.96	\$1,113,923.96	\$1,113,923.96	\$1,113,923.96	6.78%
DERECHOS	\$875,269.24	-\$ 803,913.64	\$71,355.60	\$71,355.00	\$71,355.00	0.43%
INGRESOS PROPIOS	\$124,730.76	\$ 64,854.40	\$189,585.16	\$189,585.16	\$189,585.16	1.15%
	\$16,080,000.00	\$ 350,577.93	\$16,430,577.93	\$16,430,577.33	\$16,430,577.33	

Cada tipo de financiamiento (Subsidio, Aprovechamientos, Derechos, Ingresos Propios) se presenta como un porcentaje del presupuesto modificado total de \$16,430,577.93. Estos porcentajes son: Subsidio (91.63%), Aprovechamientos (6.78%), Derechos (0.43%), e Ingresos Propios (1.15%). Esto muestra la distribución relativa de cada fuente de financiamiento dentro del presupuesto modificado. El Subsidio es claramente la principal fuente, seguido por Aprovechamientos, mientras que Derechos y Ingresos Propios representan proporciones mucho menores del presupuesto total modificado.

Por lo que podemos identificar como cada tipo de financiamiento contribuye al presupuesto del Pp.

f. 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:

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

La dependencia cuenta con un Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG.NET), el cual permite llevar a cabo las operaciones presupuestales, administrativas, contables y financieras, a través de módulos en donde se captura la información necesaria para llevar a cabo los procesos y generar reportes que ayudan a identificar el estado financiero del programa. El sistema cuenta con clasificadores que están alineados a los criterios emitidos por la CONAC los cuales ayudan a identificar los grupos de gasto, tipo de gasto y el ejercicio de los mismos, presentando avances periódicamente (en algunos casos mensual, trimestral, semestral o anual). Este módulo es donde se transfiere la información del presupuesto y sus clasificaciones para identificar su fuente de financiamiento y las unidades administrativas que ejercerán el presupuesto, proporcionando información al personal involucrado en el proceso. La información que se recolecta de los avances de los indicadores se utiliza para el cálculo de los indicadores el cual se captura a través del Sistema Integral de Armonización Contable a través del módulo de Rendición de Cuentas y se genera de manera trimestral para ser integrado dentro de los avances de gestión financiera, no presentando discrepancias en la información.

g. 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:

	Criterios
Nivel	La información cuenta con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

El Programa (Pp) cuenta con una página web que incluye secciones de información de transparencia. En el apartado correspondiente a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Baja California, artículo 81, sección I, se encuentra disponible la normatividad aplicable al programa, que incluye documentos normativos.

Además, dentro del apartado de cuenta pública, la Unidad Responsable (UR) del Pp publica información financiera detallada sobre el presupuesto asignado, informes trimestrales del gasto, así como indicadores que permiten evaluar el cumplimiento de sus objetivos y resultados. También se incluyen evaluaciones, estudios y encuestas financiados con recursos públicos.

Es importante señalar que no se proporciona un listado de personas físicas o morales a quienes se les asignen recursos públicos, dado que el programa no otorga bienes ni recursos a terceros.

Para acceder a esta información, se puede visitar los siguientes enlaces:

Transparencia: <https://sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx>

Cuenta Pública: <https://sitt.tijuana.gob.mx/cuentaPublica.aspx>

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:

	Criterios
Nivel	La información cuenta con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

La dependencia cuenta con un portal que proporciona acceso a información detallada sobre el Programa Presupuestario (Pp), incluyendo la estructura organizativa, los contactos de los servidores públicos involucrados, y datos financieros conforme a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Baja California (LTAIPBC).

En el portal de transparencia, <https://sitt.tijuana.gob.mx/transparencia.aspx> y <https://sitt.tijuana.gob.mx/cuentaPublica.aspx> se puede encontrar una variedad de documentos relevantes para cada ejercicio fiscal, como documentos normativos del programa, informes de avances presupuestales, estados analíticos y otros documentos relacionados. Esta información se encuentra actualizada hasta el cuarto trimestre del año 2023, abarcando así la totalidad del ejercicio fiscal correspondiente.

Además, el portal ofrece diversas opciones para acceder a la información. Los ciudadanos pueden hacerlo de manera física, visitando las oficinas de la Unidad de Transparencia y presentando una solicitud por escrito o utilizando el formato proporcionado por el Sujeto Obligado. También se puede acceder de forma electrónica a través de plataformas como la Plataforma Nacional de Transparencia y el Sistema de Solicitudes de Información del Estado de Baja California. Estos medios garantizan que la información esté disponible de manera accesible y transparente para todos.

En cuanto a la participación ciudadana, se ha implementado un buzón de comentarios para promover la interacción de los ciudadanos en la toma de decisiones del Pp a través de su página de internet <https://sitt.tijuana.gob.mx/contacto.aspx> donde se abre espacio para opiniones y recomendaciones de parte de los usuarios. Estos mecanismos de participación son fundamentales para publicar información que respalde el proceso de interacción y generación de acuerdos en las etapas de diagnóstico, diseño, ejecución y evaluación del programa.

Esta estructura de acceso a la información y fomento de la participación ciudadana subraya el compromiso del Pp con la transparencia y la rendición de cuentas, asegurando que los ciudadanos puedan involucrarse activamente en el proceso de gobierno y contribuir al desarrollo de acciones efectivas y responsables.

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:

	Criterios
Nivel	Los instrumentos cuentan con:
2	Dos de los criterios de valoración.

El Programa Presupuestario (Pp) actualmente emplea encuestas físicas para evaluar la satisfacción de sus usuarios, aunque carece de una metodología estructurada que garantice la representatividad respecto a la población potencial y atendida.

Se recomienda (**sugerencia de mejora 12**) la implementación de una metodología formal de encuestas, esto implica establecer criterios claros para la selección de la muestra, asegurando una representación adecuada de diferentes grupos demográficos y geográficos. Además, es crucial diseñar cuestionarios con preguntas objetivas y neutras, que no induzcan respuestas sesgadas, para así obtener resultados más precisos y confiables.

Estas medidas fortalecerán la calidad de los datos recopilados, y permitirán al Pp utilizar de manera efectiva la retroalimentación de los usuarios para identificar áreas de mejora y optimizar la entrega de sus servicios.

Esta recomendación apunta a mejorar la transparencia, la rendición de cuentas y la efectividad del Pp en responder a las necesidades de la población beneficiaria, asegurando que las acciones y decisiones se basen en información válida y representativa

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:

La Unidad Responsable (UR) del Programa Presupuestario (Pp) documenta sus resultados a través de los indicadores establecidos en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR). Estos indicadores son el único medio utilizado para medir los resultados a nivel de Fin y Propósito, basados en la planeación y programación anual, sin recurrir a hallazgos de estudios o evaluaciones adicionales.

Los indicadores que conforman la MIR del programa son de tipo gestión, lo que significa que evalúan el cumplimiento de las metas de gestión establecidas por el Pp. Estos indicadores son relevantes, claros y monitoreables, y se alinean con las acciones específicas que el programa lleva a cabo.

El Fin del proyecto es mejorar la calidad de vida de la población de Tijuana, así como el medio ambiente, contribuyendo a la reducción del calentamiento global mediante la implementación de un sistema de transporte masivo eficiente, sustentable, rápido y económico. Este sistema tiene como objetivo principal servir al mayor número de usuarios posible, fortaleciendo el Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT). El indicador para medir este objetivo es el número de usuarios aforados. La fórmula de cálculo de este indicador es el número de usuarios aforados dividido entre el número de usuarios estimados, multiplicado por 100. La periodicidad de la medición es anual. Aunque la meta específica no está detallada en la información proporcionada, generalmente, esta se definiría como un porcentaje objetivo de usuarios aforados que el sistema espera alcanzar.

El Propósito del proyecto se centra en la implementación de las rutas de la fase uno del sistema tronco-alimentador BRT. El objetivo es beneficiar a los usuarios mejorando sus tiempos de traslado y proporcionando tarifas preferenciales a estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad. El indicador para medir este propósito es el número de rutas implementadas. La fórmula de cálculo es el total de rutas implementadas dividido entre el total de rutas programadas, multiplicado por 100. La periodicidad de la medición es semestral. Al igual que con el Fin, la meta específica no se detalla, pero generalmente se definiría como un porcentaje de rutas implementadas que se espera alcanzar.

En el caso de los incisos C y D, **no aplica**.

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
3	El Pp presenta resultados satisfactorios en el logro de su objetivo central y en su contribución a objetivos superiores.

Durante el ejercicio 2023, el (Pp) logró cumplir al 100% con las metas establecidas en su Plan Operativo Anual (POA), lo que refleja un avance significativo hacia el logro de su objetivo central y su contribución a objetivos superiores. Los indicadores del Sistema de Seguimiento y Evaluación (ISD) el logro del objetivo central y la contribución a los objetivos superiores del Programa de Proyectos (Pp), se considera determina la relevancia, claridad y capacidad de monitoreo de estos indicadores.

Al analizar el Indicador del Fin podemos determinar que este indicador mide el número de usuarios del sistema de transporte en comparación con los usuarios estimados, proporcionando una medida de utilización del sistema. Sin embargo, aunque es un indicador claro y monitoreable, no es relevante para evaluar el verdadero impacto del objetivo de mejorar la calidad de vida de la población. La calidad de vida es un concepto amplio que incluye factores como la salud, el bienestar económico, la accesibilidad y la satisfacción con los servicios públicos, los cuales no se reflejan únicamente en el número de usuarios del sistema de transporte. Al analizar de igual manera el Indicador del Propósito, podemos concluir que es claro, monitoreable y relevante para medir la implementación de las rutas del sistema BRT. Evalúa directamente si se están cumpliendo los objetivos específicos de implementación de rutas, lo cual es fundamental para alcanzar el propósito del proyecto

Se recomienda (**sugerencia de mejora 13**) para que el indicador del Fin sea más relevante y refleje adecuadamente la contribución a la mejora en la calidad de vida, se debe considerar un indicador más integral. Se podría utilizar una combinación de indicadores, como encuestas de satisfacción de los usuarios, reducciones en los tiempos de viaje, mejoras en la calidad del aire, y la accesibilidad del transporte para poblaciones vulnerables (como estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad). Estos indicadores deben ser monitoreables y proporcionar una visión más completa del impacto del sistema de transporte en la calidad de vida de los residentes de Tijuana.

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

Respuesta:

Nivel	Criterios
	4

En 2023, el objetivo global de Mejorar la calidad de vida de la población de Tijuana, así como el medio ambiente, además de contribuir con reducción del calentamiento global, generando la movilidad de la población de Tijuana, mediante un eficiente sistema de transporte masivo en forma sustentable rápida y económica; que brinde el servicio al mayor número de usuarios posibles y fortalecimiento del SITT. En cuanto al propósito específico de la fase uno del sistema tronco-alimentador BRT, que busca Implementación de las rutas de la fase uno del sistema tronco-alimentador BRT; con el objetivo de beneficiar al usuario, mejorando sus tiempos de traslado, además de brindar a una población en específico tarifas preferenciales a estudiantes, adultos mayores y a personas con discapacidad.

Los componentes y actividades detallados han mostrado un progreso uniforme y completo a lo largo del año. El Componente 1, Elaboración de proyectos y negocios colaterales entregados para mejoras de infraestructura del SITT , ha cumplido todas sus metas trimestrales del 25% en actividades como la elaboración de informes de colaboración y la supervisión de las vialidades.

De manera similar, el Componente 2, centrado en Gestionar por parte de las empresas operadoras y alimentadoras complementarias de transporte masivo en el sistema BRT, programas de comunicación difundidos para beneficio del usuario BRT, también ha alcanzado un 100% de sus objetivos trimestrales en actividades de gestión y monitoreo del sistema.

El Componente 3, que se dedica a Gestionar desplazamientos del BRT en le sistema vial establecidos en cada estación, ha cumplido sus metas del 25% en cada trimestre a través de actividades como el acceso a internet en la infraestructura del sistema y la difusión de información al usuario.

Finalmente, el Componente 4, que aborda Gestionar seguridad en las estaciones de servicio del sistema vial BRT brindado, también ha alcanzado su meta trimestral del 25% consistentemente.

Por lo anterior, se concluye que la ejecución de los objetivos y actividades planificadas para mejorar la movilidad del transporte público en Tijuana en 2023 ha sido exitosa, logrando un cumplimiento total de todas las metas establecidas para el año.

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:

	Criterios
Nivel	Las evaluaciones, auditorías, informes o estudios cuentan con:
4	Cuatro de los criterios de valoración.

Las evaluaciones externas a las que se ha sometido el Programa (Pp) han proporcionado diversos hallazgos relacionados con su Fin y Propósito, destacando aspectos clave para su mejora. La Evaluación de Consistencia y Resultados 2017 concluyó antes del cierre del ejercicio fiscal, lo que impidió definir el grado de avance del Fin del programa. Además, se resaltó la necesidad de determinar el grado de cobertura del Pp, indicando una carencia de datos completos sobre la población atendida.

En la Evaluación de Consistencia y Resultados 2018, se identificaron oportunidades de mejora relacionadas con la falta de evidencia documental que permita conocer el grado de cobertura en relación con la población potencial, la población objetivo y la población atendida. Este hallazgo subraya una debilidad en la metodología utilizada para medir y reportar la cobertura del programa, lo cual afecta la capacidad para evaluar su impacto de manera precisa.

La Evaluación Específica de Desempeño para el 2019 y el segundo trimestre de 2020 recomendó revisar los indicadores utilizados, ya que la unidad de medida actual era la entrega de informes. Se sugirió la implementación de indicadores de eficiencia que permitan una valoración más precisa del desempeño del programa. Además, se propuso utilizar un año base para realizar comparaciones anuales, lo que mejoraría la capacidad de evaluar cambios y progresos en el tiempo.

En la Evaluación de Consistencia y Resultados 2021, se observó que algunos indicadores a nivel de actividad no se cumplieron. Esto destaca la necesidad de revisar y posiblemente redefinir estos indicadores para asegurar que sean alcanzables y relevantes, proporcionando así información valiosa sobre el logro del objetivo central del Pp.

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:

Los principales resultados relacionados con el objetivo central del Programa (Pp) y su contribución a objetivos superiores han sido documentados en varias evaluaciones, auditorías y estudios. A continuación, se detallan los hallazgos más relevantes de los documentos revisados:

1. Evaluación de Consistencia y Resultados 2017: Esta evaluación concluyó antes del cierre del ejercicio fiscal, lo que impidió definir el grado de avance del Fin del programa. Sin embargo, destacó la necesidad de determinar el grado de cobertura del Pp, señalando una falta de información completa sobre la población atendida.
2. Evaluación de Consistencia y Resultados 2018: La evaluación señaló que no había evidencia documental suficiente para conocer el grado de cobertura en relación a la población potencial, población objetivo y población atendida. Esto indica una debilidad significativa en la documentación y seguimiento del programa, afectando la capacidad de evaluar su aportación a la solución del problema.
3. Evaluación Específica de Desempeño 2019 y Segundo Trimestre de 2020: Esta evaluación recomendó revisar y mejorar los indicadores utilizados, ya que actualmente la unidad de medida es la entrega de informes. Se sugirió implementar indicadores de eficiencia y utilizar un año base para comparaciones anuales, lo cual permitiría una mejor valoración del desempeño del programa. La falta de estos indicadores dificulta la evaluación precisa de cómo el programa contribuye a sus objetivos superiores.
4. Evaluación de Consistencia y Resultados 2021: Se indicó que algunos indicadores a nivel de actividad no se cumplieron, lo que sugiere problemas en la implementación y seguimiento de las actividades del programa. Esta evaluación resalta la necesidad de revisar los indicadores a nivel de actividad para asegurar que sean alcanzables y relevantes.

Las evaluaciones y estudios revisados han identificado varias áreas de mejora para el Programa (Pp). La falta de documentación adecuada y la necesidad de mejores indicadores son los principales hallazgos que afectan la capacidad de evaluar el impacto del programa. Implementar las recomendaciones de estas evaluaciones es crucial para mejorar la eficacia del Pp y asegurar que contribuye efectivamente a sus objetivos superiores.

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:

El Programa Presupuestario 102. Movilidad Urbana Sustentable” administrado por el Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros (SITT) 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 a 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/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:

El Programa Presupuestario 102. Movilidad Urbana Sustentable” administrado por el Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros (SITT) 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 a 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/Metodologia/Documents/Guion_Analisis_de_Factibilidad.pdf

Análisis FODA

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT (Pp) en Tijuana presenta una serie de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que definen su implementación y potencial impacto en la comunidad. Entre sus fortalezas, destaca un diagnóstico integral que identifica claramente los problemas del sistema de transporte público de Tijuana, proporcionando así una base sólida para su implementación. Además, el programa está alineado estratégicamente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y el Programa Municipal de Desarrollo, lo cual asegura coherencia y respaldo institucional. La estrategia de cobertura planificada detallada en el Programa Operativo Anual (POA) permite una implementación estructurada con evaluaciones trimestrales, asegurando un seguimiento y ajuste efectivo de las acciones. El enfoque en la eficiencia y sostenibilidad del sistema BRT aborda directamente los desafíos del transporte urbano en Tijuana, ofreciendo una solución económica, segura y rápida. Finalmente, la identificación clara de la población objetivo asegura una focalización precisa de recursos y esfuerzos.

Las oportunidades del programa incluyen el crecimiento demográfico en Tijuana, que aumenta la demanda por un sistema de transporte eficiente, y el apoyo gubernamental facilitado por la alineación con planes de desarrollo nacional y local. La integración de tecnologías modernas en el sistema BRT puede mejorar la calidad del servicio y atraer a más usuarios, mientras que la creciente conciencia ambiental puede respaldar la adopción de un sistema de transporte más ecológico. Además, un sistema de transporte público eficiente puede significativamente mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y aumentar el apoyo comunitario al programa.

Entre las debilidades identificadas se encuentran los desafíos logísticos y la resistencia al cambio en la fase inicial de implementación del sistema BRT, así como la posible insuficiencia de recursos financieros y humanos para cubrir todas las necesidades del programa. La infraestructura actual puede no estar preparada para soportar los cambios necesarios, y la capacitación tanto del personal como de los usuarios representa un proceso complejo y prolongado. Además, el éxito del programa depende en gran medida de evaluaciones constantes y ajustes, requiriendo una gestión rigurosa y efectiva.

Las amenazas incluyen la resistencia al cambio por parte de los usuarios y operadores del sistema de transporte actual, así como cambios económicos que podrían afectar la disponibilidad de fondos y el costo de implementación del programa. Los cambios en las políticas gubernamentales y la competencia de sistemas de transporte informal también representan amenazas significativas, al igual que los posibles impactos ambientales y sociales asociados con la implementación del nuevo sistema.

El Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) presenta diversas fortalezas que contribuyen a su eficiencia operativa y efectividad en la prestación de servicios. El Manual de Funciones y Procedimientos proporciona una guía clara y estructurada tanto para el personal interno como para los usuarios interesados, asegurando una ejecución organizada alineada con la misión del SITT. Esta documentación también promueve la coherencia en las acciones y evita duplicidades mediante el uso de Instrumentos Técnico-Administrativos, lo que garantiza la calidad, eficiencia y excelencia en la prestación de servicios de transporte.

Además, la estructura organizacional bien definida del SITT facilita la división del trabajo y establece mecanismos efectivos de coordinación y comunicación entre las diversas áreas, asegurando que todas las funciones y actividades estén delineadas con claridad para contribuir al logro de los objetivos institucionales. El enfoque en la innovación y mejora continua refleja la capacidad del SITT para adaptarse ágilmente a cambios y nuevas tecnologías, manteniendo sus estructuras organizacionales y sistemas de trabajo constantemente revisados y actualizados.

Por otro lado, el análisis FODA del SITT destaca varias oportunidades clave. La revisión y actualización periódica de sus procedimientos y estructuras organizacionales permiten al SITT adaptarse dinámicamente a las cambiantes necesidades del entorno, integrando tecnologías innovadoras para mejorar la eficiencia operativa y la satisfacción del usuario. La participación ciudadana también emerge como una oportunidad significativa, pues mayor involucramiento puede mejorar tanto la calidad del servicio como la confianza del usuario.

Sin embargo, el SITT también enfrenta desafíos y debilidades. La dependencia excesiva de la revisión y actualización del manual representa un riesgo de desactualización si no se maneja adecuadamente, mientras que la complejidad en la implementación de cambios y la limitada coordinación y comunicación entre diferentes áreas internas pueden obstaculizar la eficiencia operativa. Asimismo, factores externos como un entorno cambiante y demandante, así como tecnologías en rápida evolución, representan amenazas potenciales que podrían impactar negativamente la operación del SITT si no se gestionan proactivamente.

Comparación con ECR anteriores

Evaluación de 2021

En 2021, el Programa 102 del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) demostró varias fortalezas clave. Se destacó la existencia de un diagnóstico detallado de la problemática del programa y su alineación con los planes de desarrollo de los tres niveles de gobierno y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte. Además, el programa contaba con un Programa Operativo Anual (POA) del ejercicio fiscal 2020, implementado con la Metodología del Marco Lógico. La recolección de información y la generación de avances trimestrales a través del Sistema Integral de Armonización Contable (SIAC) y el Sistema Automatizado de Administración y Contabilidad Gubernamental (SAACG) también fueron puntos fuertes, al igual que la normativa actualizada y la disponibilidad de un instrumento para medir la satisfacción de la población atendida. Finalmente, se observaron resultados positivos a nivel de Fin y Propósito del programa.

Las oportunidades para el programa en 2021 incluyeron el crecimiento de la mancha urbana, que requería nuevos servicios de transporte, y la posibilidad de utilizar evaluaciones externas para mejorar la gestión y resultados. Aunque la población objetivo estaba alineada con el diseño del programa, se identificó la necesidad de definir metas de cobertura anual y de agrupar los gastos operativos y de mantenimiento. También se sugirió la implementación de un instrumento para medir la satisfacción del usuario y se señaló la falta de información sobre estudios o evaluaciones internacionales de programas similares.

No obstante, el programa también enfrentó varias debilidades. La ausencia de un Plan Estratégico propio, la falta de un documento que definiera la revisión y actualización del problema, y la carencia de una estrategia documentada para atender a la población objetivo con metas anuales fueron áreas de mejora. Además, algunos indicadores a nivel de actividad no lograron el 100% de cumplimiento y no se disponía de un informe final sobre la satisfacción del usuario.

Entre las amenazas, se identificaron la competencia de servicios de transporte más versátiles como Uber y Didi, y las contingencias sanitarias y climáticas que podían afectar los objetivos del programa.

Evaluación de 2022

En 2022, las fortalezas del programa continuaron destacando la existencia de un diagnóstico detallado y la alineación del propósito del programa con el Plan Nacional de Desarrollo (PND), el Plan Estatal de Desarrollo (PED), el Plan Municipal de Desarrollo (PMD) y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte. Además, el resumen narrativo de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) estaba vinculado con los documentos normativos del SITT. El programa también contaba con POA anuales que establecían metas trimestrales y manuales de organización y procedimientos, y seguía recolectando información para medir su desempeño. La inclusión de aplicaciones informáticas y sistemas institucionales, así como procedimientos documentados para la ejecución de obras, fortalecían aún más el programa.

Las oportunidades identificadas en 2022 incluyeron la necesidad de mejorar la línea base de los indicadores del programa y la utilización consensuada de informes de evaluaciones anteriores para mejorar la gestión. Se sugirió la elaboración de un documento que especificara la metodología para determinar la población objetivo y la determinación anual del gasto unitario para establecer metas e indicadores. Además, se consideró la posibilidad de implementar evaluaciones externas de impacto.

Sin embargo, persistieron varias debilidades. La ausencia de un documento que definiera la revisión y actualización del problema, la falta de un plan estratégico de mediano y largo plazo, y la carencia de padrones

de beneficiarios debido a que no se entregaban apoyos, seguían siendo áreas críticas. Los indicadores de fin y propósito no eran adecuados para medir el logro del objetivo, y no se identificaba claramente a la población potencial y objetivo según datos y estadísticas nacionales y estatales. Además, no se alcanzaron los objetivos trazados al 100%, y los enlaces a las plataformas de transparencia no estaban disponibles para la ciudadanía. La falta de instrumentos para medir la satisfacción de la población atendida también fue una debilidad importante.

En cuanto a las amenazas, no se identificaron nuevas en 2022.

Evaluación de 2023

Para 2023, el Programa 102 del Sistema de Transporte Público BRT (SITT) en Tijuana mostró una serie de fortalezas significativas. Un diagnóstico integral identificaba claramente los problemas del sistema de transporte público, proporcionando una base sólida para su implementación. El programa estaba estratégicamente alineado con el Plan Nacional de Desarrollo (PND), el Plan Estatal de Desarrollo (PED) y el Plan Municipal de Desarrollo (PMD), lo que aseguraba coherencia y respaldo institucional. La estrategia de cobertura planificada detallada en el POA permitía una implementación estructurada con evaluaciones trimestrales, asegurando un seguimiento y ajuste efectivo de las acciones. Además, el enfoque en la eficiencia y sostenibilidad del sistema BRT abordaba directamente los desafíos del transporte urbano en Tijuana, ofreciendo una solución económica, segura y rápida. La identificación clara de la población objetivo aseguraba una focalización precisa de recursos y esfuerzos.

Las oportunidades del programa en 2023 incluían el crecimiento demográfico en Tijuana, que aumentaba la demanda por un sistema de transporte eficiente, y el apoyo gubernamental facilitado por la alineación con planes de desarrollo nacional y local. La integración de tecnologías modernas en el sistema BRT podía mejorar la calidad del servicio y atraer a más usuarios, mientras que la creciente conciencia ambiental podía respaldar la adopción de un sistema de transporte más ecológico. Un sistema de transporte público eficiente podía significativamente mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y aumentar el apoyo comunitario al programa.

No obstante, el programa también enfrentaba debilidades importantes. Los desafíos logísticos y la resistencia al cambio en la fase inicial de implementación del sistema BRT, así como la posible insuficiencia de recursos financieros y humanos para cubrir todas las necesidades del programa, eran preocupaciones destacadas. La infraestructura actual podía no estar preparada para soportar los cambios necesarios, y la capacitación tanto del personal como de los usuarios representaba un proceso complejo y prolongado. El éxito del programa dependía en gran medida de evaluaciones constantes y ajustes, requiriendo una gestión rigurosa y efectiva.

Las amenazas para 2023 incluían la resistencia al cambio por parte de los usuarios y operadores del sistema de transporte actual, así como cambios económicos que podían afectar la disponibilidad de fondos y el costo de implementación del programa. Los cambios en las políticas gubernamentales y la competencia de sistemas de transporte informal también representaban amenazas significativas, al igual que los posibles impactos ambientales y sociales asociados con la implementación del nuevo sistema.

Por lo que podemos determinar que el análisis comparativo de las evaluaciones de consistencia y resultados del Programa 102 (SITT) de Tijuana entre 2021 y 2023 muestra una evolución en la identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas. Si bien las fortalezas y oportunidades se han mantenido consistentes, con mejoras en la alineación estratégica y el uso de tecnología, las debilidades y amenazas también han evolucionado, destacando la necesidad de estrategias más robustas y una mejor gestión de recursos y cambios.

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

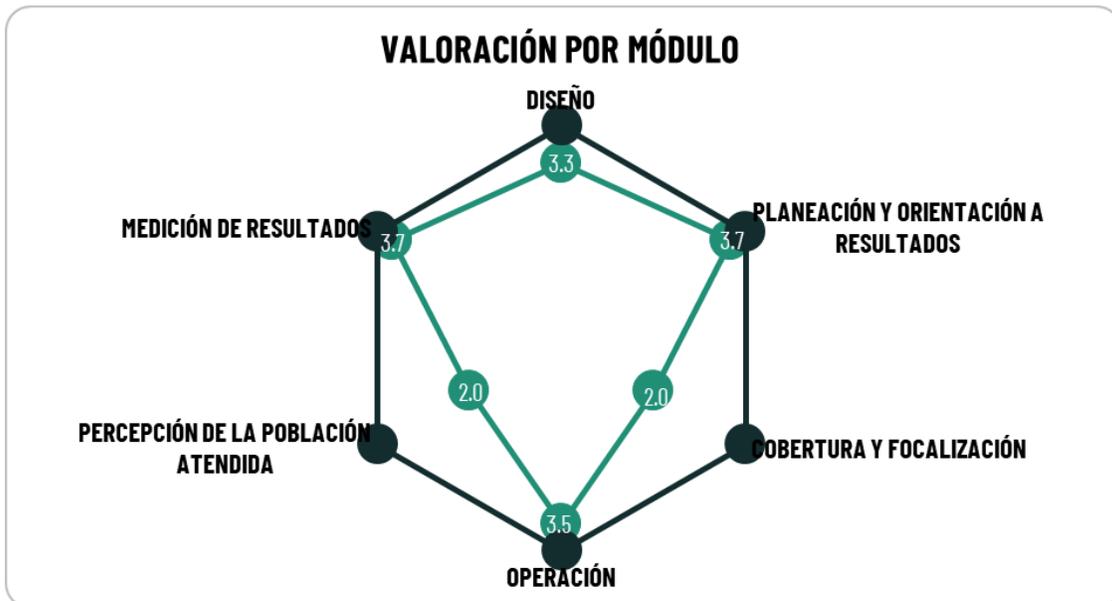
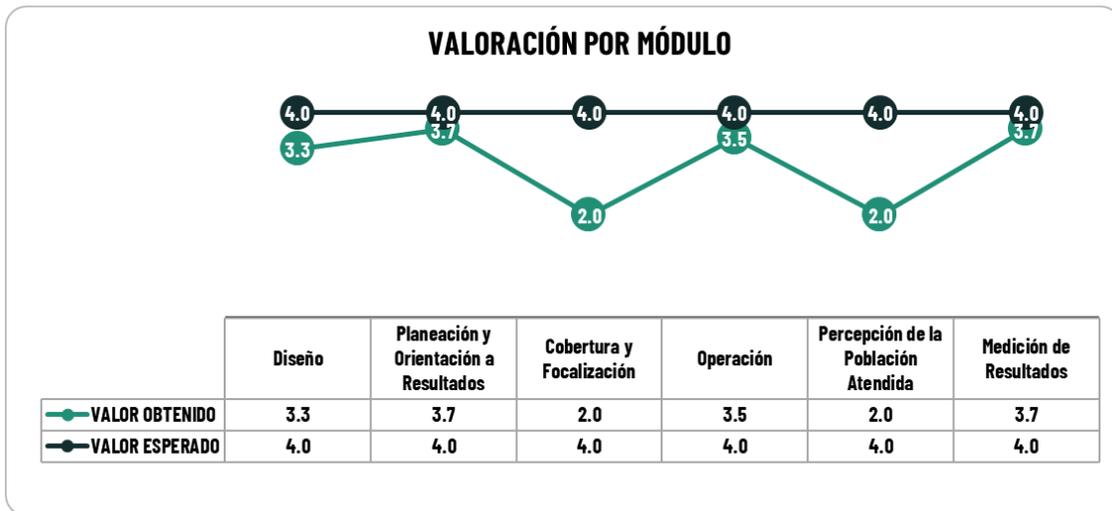
Este resumen semaforizado permite identificar rápidamente las áreas en las que el programa cumple con los estándares esperados, las áreas que requieren atención parcial y las áreas críticas que necesitan mejoras. La visualización de los niveles de respuesta a través del sistema de semáforos facilita 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
DISEÑO					OPERACIÓN					
1					26					
2					27					
3					28					
4					29					
5					30					4
6					31					
7					32					
8			2		33					
9			2		34			2		
10					35					
11			2		36				3	
12				3	37					4
13					38					
14					39				3	
PLANEACIÓN					40					
15				3	41					4
16					42					4
17				3	43					4
18						PERCEPCIÓN				
19					44			2		
20						MEDICIÓN				
21					45					
22					46				3	
23					47					4
COBERTURA					48					4
24			2		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	3.3	4.0
Planeación y Orientación a Resultados	15-23	9	3.7	4.0
Cobertura y Focalización	24-25	2	2.0	4.0
Operación	26-43	18	3.5	4.0
Percepción de la Población Atendida	44	1	2.0	4.0
Medición de Resultados	45-51	7	3.7	4.0
TOTAL	51	51	3.0	



Conclusiones

El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT (Pp) en Tijuana presenta un diseño sólido fundamentado en un diagnóstico integral que identifica claramente los problemas del sistema de transporte público de la ciudad. Este enfoque permite una intervención justificada y bien estructurada, alineada con los objetivos de desarrollo a nivel nacional, estatal y municipal, lo cual asegura un respaldo institucional crucial para la implementación efectiva del programa. La planificación del programa a través del Programa Operativo Anual (POA), con evaluaciones trimestrales, permite un seguimiento constante y ajustes necesarios para mantener la eficacia del sistema. Esto demuestra un compromiso con la eficiencia y la sostenibilidad del BRT, abordando directamente los desafíos del transporte urbano en Tijuana. La identificación precisa de la población objetivo y la focalización adecuada de los recursos y esfuerzos son aspectos clave que potencian el éxito del programa.

A pesar de estas fortalezas, el programa enfrenta varios desafíos significativos. Los problemas logísticos y la resistencia al cambio durante la fase inicial de implementación son obstáculos importantes que deben ser manejados cuidadosamente; además, la posible insuficiencia de recursos financieros y humanos para cubrir todas las necesidades del programa podría afectar su éxito. La infraestructura actual puede no estar completamente preparada para soportar los cambios necesarios, y la capacitación tanto del personal como de los usuarios es un proceso complejo que requiere atención continua, la gestión eficaz de estos desafíos es crucial para asegurar la sostenibilidad y efectividad del programa a largo plazo.

El Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) complementa el BRT con diversas fortalezas operativas y estructurales; la existencia de un Manual de Funciones y Procedimientos claro y actualizado promueve la coherencia y evita duplicidades en las acciones, asegurando una ejecución organizada y eficiente. La estructura organizacional bien definida facilita la coordinación y comunicación entre las áreas, lo que es esencial para el logro de los objetivos institucionales, el enfoque en la innovación y mejora continua refleja la capacidad del SITT para adaptarse ágilmente a cambios y nuevas tecnologías, manteniendo sus estructuras organizacionales y sistemas de trabajo constantemente revisados y actualizados.

El análisis FODA del SITT resalta oportunidades clave como la revisión y actualización periódica de procedimientos y la integración de tecnologías innovadoras; la participación ciudadana emerge como una oportunidad significativa para mejorar tanto la calidad del servicio como la confianza del usuario. No obstante, el SITT enfrenta desafíos internos, como la dependencia de la revisión del manual y la complejidad en la implementación de cambios. La limitada coordinación y comunicación entre áreas internas pueden obstaculizar la eficiencia operativa. Además, factores externos como un entorno cambiante y tecnologías en rápida evolución representan amenazas potenciales que requieren una gestión proactiva.

Por lo que podemos determinar que, el Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT y el SITT, a pesar de enfrentar desafíos significativos, presentan un diseño sólido y bien fundamentado con el potencial de mejorar considerablemente el sistema de transporte público en Tijuana. La gestión efectiva de recursos, la capacitación continua y la adaptación a las necesidades cambiantes del entorno serán cruciales para su éxito y sostenibilidad a largo plazo; las evaluaciones constantes y la participación ciudadana son esenciales para asegurar la eficiencia, transparencia y efectividad del sistema de transporte, con un enfoque estratégico y una gestión proactiva, el programa puede alcanzar sus objetivos y contribuir significativamente al desarrollo urbano y la calidad de vida en Tijuana.

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).
13. Norma para establecer el formato para la difusión de los resultados de las evaluaciones de los recursos federales ministrados a entidades federativas.
14. Lineamientos generales para la evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal.
15. Mecanismo para el seguimiento de Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM).
16. 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				
Clave y nombre del Pp:	Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT			
Objetivo central del Pp evaluado:	Implementación de las rutas de la Fase uno del sistema tronco – alimentario BRT, con el objetivo de beneficiar al usuario, mejorando sus tiempos de traslado, además de brindar a una población en específico tarifas preferenciales a estudiantes, adultos mayores y a personas con discapacidad.			
a) Valoración de la alineación establecida				
Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración
Plan Nacional de Desarrollo (PND)	Desarrollar una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna.	Desarrollar una infraestructura de transporte accesible y sostenible (Línea de acción 3.6.3 del PND).	Proveer un transporte masivo eficiente y sustentable, ampliando su cobertura y facilitando el traslado de personas para un desarrollo urbano equitativo y sostenible	Alineación pertinente
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	2. Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.	2.5 Diseñar e implementar las acciones que garanticen la calidad del servicio, la inclusión de los grupos vulnerables y la sustentabilidad del transporte.	Contribuye en la creación de un sistema de transporte masivo para el traslado de personas, que busca la calidad, además de buscar beneficiar con tarifas preferenciales a grupos vulnerables.	Alineación pertinente
c) Alineación a programas especiales y regionales (opcional)				
Programa derivado	Objetivo prioritario	Estrategia prioritaria	Contribución del Pp	Valoración

Anexo 2. Alineación a los ODS																
Nombre del Pp:				Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT				Modalidad y clave:				E Prestación de Servicios Públicos				
Objetivo central del Pp evaluado:				Implementación de las rutas de la Fase uno del sistema tronco – alimentario BRT, con el objetivo de beneficiar al usuario, mejorando sus tiempos de traslado, además de brindar a una población en específico tarifas preferenciales a estudiantes, adultos mayores y a personas con discapacidad.												
Vinculación establecida por el Pp																
																
								X								
ODS				Meta				Vinculación				Valoración de la vinculación (instancia evaluadora)				
ODS 9 Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación				<ul style="list-style-type: none"> Meta: 9.1 Desarrollar infraestructuras de transporte fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluyendo infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano con un enfoque en el acceso asequible y equitativo para todos. 				La vinculación es directa, ya que el programa evaluado contribuye claramente con el cumplimiento del objetivo 9, mediante la mejora la infraestructura de transporte urbano, haciendo la movilidad más eficiente y accesible, lo cual apoya el desarrollo sostenible y el bienestar humano, además de mejorar la seguridad vial y ampliando el transporte público, con especial atención a las personas en situación de vulnerabilidad				Se considera contribución directa a la meta del Pp 102 Sistema de Transporte Público BRT.				
Propuesta de vinculación de la instancia evaluadora																
																
										X						
ODS				Meta				Vinculación				Justificación de la propuesta (instancia evaluadora)				
ODS 11 Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.				Meta: 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros,				La vinculación es directa, ya que el programa evaluado contribuye claramente con el cumplimiento del objetivo 11, al promover un sistema de transporte público masivo que es seguro, asequible y sostenible, mejorando la				Se considera contribución directa a la meta del Pp 102 Sistema de Transporte Público BRT.				

	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.	movilidad urbana y la seguridad vial, especialmente para personas en situación de vulnerabilidad.	
--	---	---	--



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

Se realizan encuesta de manera manual

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

Integración	Actualización	Depuración
<input type="checkbox"/> Establece una estructura homologada de la información.	<input type="checkbox"/> Establece un periodo de actualización del padrón.	<input type="checkbox"/> Establece un mecanismo para detectar inconsistencias y homologar información.
<input type="checkbox"/> Incluye las principales características de la población atendida y del tipo de apoyo otorgado (bien/servicio/subsidio)	<i>Indique el periodo de actualización establecido:</i> _____	<input type="checkbox"/> 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 (**sugerencia de mejora 1**) al Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT implementar un sistema de seguimiento sistemático de la población atendida, que permita generar la creación de una base de datos centralizada que registre la información de los usuarios en cada interacción con el servicio, además, se sugiere establecer mecanismos claros y documentados para la depuración y actualización periódica de esta base de datos, garantizando la precisión y confiabilidad de los datos recopilados.

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	Implementación de rutas alimentadoras y pretroncales	Mide el porcentaje de población beneficiada.	(total de rutas implementadas / total de rutas programadas) * 100	Porcentaje	Semestral.	95	Ascendente	Sí
La cobertura de la población objetivo	Sí	Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad del usuario del transporte masivo urbano de pasajeros BRT	A mayor porcentaje, mayor cobertura directa del servicio.	(Usuarios aforados / Usuarios estimados) * 100	Porcentaje	Anual	90	Ascendente	Sí
La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios	Sí	Proyectos de mantenimiento o entregado de infraestructura a SITT	Mide el porcentaje de mejora a la infraestructura.	(Total de mantenimiento a infraestructura realizados / Total de mantenimiento a infraestructura programados) * 100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	Sí
	Sí	Programas de comunicación difundido en beneficio de usuarios del sistema BRT.	Mide el porcentaje de información difundida	(total de programas de comunicación realizadas / total de programas de comunicación programados) * 100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	Sí
	Sí	Gestionar medidas de desplazamiento del sistema BRT	Mide el porcentaje de desplazamiento del sistema BRT	(Total de gestión de desplazamiento BRT programado / total de gestiones de desplazamiento BRT realizadas) * 100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	Sí
	Sí	Gestión de convenios de colaboración	Mide el porcentaje de avance de convenios y/o reportes en gestión	(total de gestiones y/o reportes logrados / total de gestiones y o reportes programados) * 100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	Sí
La gestión de los principales procesos y/o actividades del Pp	Sí	Elaboración de programas de mantenimiento de	Mide el porcentaje de mantenimiento a la	(Total de mantenimiento a infraestructura realizados / Total de mantenimiento	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	Sí

		infraestructura SITT	infraestructura.	de infraestructura programados) * 100					
	<i>Sí</i>	Acceso a internet en infraestructura del subsistema 1	Mide el porcentaje equipamiento o a infraestructura	(total de equipamiento en infraestructura del subsistema 1 realizados / total de acceso de infraestructura programados) * 100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	<i>Sí</i>
	<i>Sí</i>	Gestión de carril exclusivo en la ruta del sistema BRT.	Mide el porcentaje de gestión de desplazamientos de carril exclusivo	(Total de gestiones de desplazamiento BRT realizadas / Total de gestiones de desplazamiento BRT programados) * 100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	<i>Sí</i>
	<i>Sí</i>	Supervisión y monitoreo en el centro de control de operaciones del SITT	Mide el porcentaje de supervisión y monitoreo de la gestión	(Total de supervisión y monitoreo programado / Total de supervisión y monitoreo logrado) * 100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	<i>Sí</i>
	<i>Sí</i>	Elaboración de campañas de difusión del sistema BRT	Mide el porcentaje de campañas realizadas	(Total de supervisión y monitoreo lograda / total de supervisión y monitoreo programada) * 100	Porcentaje	Trimestral	0	Ascendente	<i>Sí</i>
	<i>Sí</i>	Gestión para la sincronización de semáforos del sistema BRT SITT	Mide el porcentaje de avance de instrumentos técnicos y normativos	(Total de informes programados / Total del avance de informes realizados) *100	Porcentaje	Trimestral	100	Ascendente	<i>Sí</i>

Características de los indicadores

	Nivel del ISD	Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Claro	Relevante	Económico	Monitoreable	Adecuado	Justificación
MIR	Resultados	Fin	Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad del usuario del transporte masivo urbano de pasajeros BRT	<i>Sí</i>	<i>No</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	No es relevante ya que el objetivo dice que contribuye a mejorar la calidad de vida, pero el indicador no realiza la medición.

		Propósito	Implementación de rutas alimentadoras y pretroncales	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
	Gestión	Componente 1	Proyectos de mantenimiento entregado de infraestructura SITT	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
		C1A1	Elaboración de programas de mantenimiento de infraestructura SITT.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
		Componente 2	Programas de comunicación difundido en beneficio de usuarios del sistema BRT.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
		C2A1	Acceso a internet en infraestructura del subsistema 1	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
		Componente 3	Gestionar medidas de desplazamiento del sistema BRT	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
		C3A1	Gestión de carril exclusivo en la ruta del sistema BRT.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
		C3A2	Supervisión y monitoreo en el centro de control de operaciones del SITT	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
		C3A3	Elaboración de campañas de difusión del sistema BRT	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
		Componente 4	Gestión de convenios de colaboración	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
		Actividades	Gestión para la sincronización de semáforos del sistema BRT SITT	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	
FID	Resultados	Indicador FID Estratégico							
	Gestión	Indicador FID Gestión							

Anexo 4. Instrumentos de Seguimiento del Desempeño

Características de las metas

	Nivel de objetivo	Nombre del indicador	Meta	Método de cálculo	Unidad de medida	Congruente con el sentido del indicador	Orientada a la mejora del desempeño	Factibles pero retadoras	Justificación
MIR	Fin	Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad del usuario del transporte masivo urbano de pasajeros BRT	90%	(Usuarios aforados / Usuarios estimados) * 100	Porcentaje	No	Sí	Sí	No es congruente ya que el objetivo dice que contribuye a mejorar la calidad de vida, pero el indicador no mide dicha contribución
	Propósito	Implementación de rutas alimentadoras y pretroncales	95%	(Total de rutas implementadas / total de rutas programadas) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
	Componentes	Proyectos de mantenimiento entregado de infraestructura SITT	100%	(Total de mantenimiento a infraestructura realizados / Total de mantenimiento a infraestructura programados) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos.
		Programas de comunicación difundido en beneficio de usuarios del sistema BRT.		(total de programas de comunicación realizadas / total de programas de comunicación programadas) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	
		Gestionar medidas de desplazamiento del sistema BRT		(Total de gestión de desplazamiento BRT programado / total de gestiones de desplazamiento BRT realizadas) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	
		Gestión de convenios de colaboración		(total de gestiones y/o reportes logrados / total de gestiones y o reportes programados) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	
	Actividades	Elaboración de programas de mantenimiento de infraestructura SITT		(Total de mantenimiento a infraestructura realizados / Total de mantenimiento de infraestructura programados) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	

		Acceso a internet en infraestructura del subsistema 1	(total de equipamiento en infraestructura del subsistema 1 realizados / total de acceso de infraestructura programados) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	
		Gestión de carril exclusivo en la ruta del sistema BRT.	(Total de gestiones de desplazamiento BRT realizadas / Total de gestiones de desplazamiento BRT programados) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	
		Supervisión y monitoreo en el centro de control de operaciones del SITT	(Total de supervisión y monitoreo programado / Total de supervisión y monitoreo logrado) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	
		Elaboración de campañas de difusión del sistema BRT	(Total de supervisión y monitoreo lograda / total de supervisión y monitoreo programada) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	
		Gestión para la sincronización de semáforos del sistema BRT SITT	(Total de informes programados / Total del avance de informes realizados) * 100	Porcentaje	Sí	Sí	Sí	
FID	Indicador FID Estratégico							
	Indicador FID Gestión							

Anexo 5. Complementariedades, similitudes y duplicidades

Información del Pp evaluado

Nombre del Programa:	Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT	Modalidad y clave:	E Prestación de Servicios Públicos
Dependencia/Entidad:	Organismo Municipal para la operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana B.C.	Ramo:	16
Unidad Responsable:	Organismo Municipal para la operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana B.C.	Clave:	102
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

Descripción:

No se identificaron similitudes, complementariedades, ni duplicidades en los programas presupuestarios revisados.

Nombre del Pp	
Modalidad y clave	
Dependencia o Entidad:	
Ramo	
Problema público que busca resolver	
Objetivo central	
Población objetivo	

Anexo 6. Avance en la implementación de los ASM.

Clave y nombre del Pp:		102. Sistema de Transporte Público BRT						
Tipo de Evaluación:		Consistencia y resultados				Año de la Evaluación:		2024
Avance del Documento de Trabajo								
	Aspectos susceptibles de Mejora	Actividades	Área(s) Responsable(s)	Fecha de término	Resultados esperados	Productos y /o evidencias	Identificación del documento probatorio	Observaciones
1	Algunos indicadores de la MIR se cumplieron parcialmente	Diseñar procedimientos para el resguardo documental de la información pertinente	Dirección de operaciones	15 de marzo 2023	Contar con un mecanismo de seguimiento para el cumplimiento de las metas del Pp	Avances programáticos con cumplimiento positivo	oficio SITT/ADM/778/2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
2	NO existe Documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema	Diseñar e implementar mecanismos que permitan que la problemática que se atiende se revise y se actualice	Dirección de operaciones	Concluido	Contar con un Pp revisado y actualizado constantemente	Apertura programática 2023	oficio SITT/ADM/778/2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
3	Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados	trabajar en el plan para dar seguimiento a los ASM de las evaluaciones externas	Dirección de operaciones	15 de marzo 2023	Plan de seguimiento y/o trabajo	Anexos B,C,D,E de evaluaciones evidencia de las solventaciones	oficio SITT/ADM/778/2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
4	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos de capital y gasto unitario	Agrupar los gastos del programa en los conceptos establecidos	Dirección de Administración y Finanzas	15 de marzo 2023	Conocer los gastos de operación, mantenimiento, capital y unitario.	Reporte de dato obtenido	oficio SITT/ADM/778/2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
5	Los enlaces para el acceso a las plataformas de transparencia no están disponibles para la ciudadanía	Dar acceso a las plataformas de transparencia a través de la página SITT	Departamento de Evaluación y seguimiento	15 de marzo 2023	Brindar acceso directo a la ciudadanía a las plataformas de transparencias	Reporte con captura de pantalla	oficio SITT/ADM/778/2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
6	No existe documento que permita conocer la percepción de la población	Trabajar en el diseño del instrumento de percepción y una base de datos	Dirección de operaciones	15 de marzo 2023	Conocer la percepción de la población atendida	Encuestas aplicadas y base de datos recabados	oficio SITT/ADM/778/2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
7	NO se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario	Trabajar en un instrumento que muestre la satisfacción del usuario	Dirección de operaciones	15 de marzo 2023	Conocer la percepción de la población atendida	Reporte de análisis de resultados obtenidos y acciones de mejora	oficio SITT/ADM/778/2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
8	Metodología para cuantificación de la población. Actualizar la metodología utilizando datos estadísticos recientes para identificar y cuantificar la población potencial y objetivo del programa además de incluir fuentes de información confiables y actualizadas,	Elaborar un proyecto de análisis de usuarios potenciales para la ruta troncal del SITT	Dirección de Operaciones	30 de marzo 2024	Contar con la población objetivo de la ruta troncal del SITT mediante el proyecto a realizar	Elaborar un documento con la metodología que identifique y cuantifique la población	Diagnostico metodológico de determinación de la población potencial y objetivo	sin observaciones

	como censos demográficos, encuestas de movilidad o bases de datos gubernamentales relevantes así mismo validar la metodología con expertos en transporte y planificación urbana para asegurar su precisión y pertinencia.							
9	Armonización de la población objetivo en los formatos del programa. Hacer una revisión de los distintos instrumentos que se utilizan para la determinación de la población potencial y objetivo para armonizar los datos redactados en los formatos del programa. No puede existir una inconsistencia entre el número de personas que se pretende atender entre los distintos instrumentos.	Revisión y armonización de los datos del programa, respecto a la población objetivo. Considerando los datos actualizados del análisis operaciones de la población potencial de usuarios.	Dirección de operaciones	30 de marzo 2024	Contar con la armonización de la población objetivo en los formatos del programa	elaborar los formatos de programa de acuerdo a las armonización de la población	Formato 1.4 Determinación de la población	sin observaciones
10	Revisión de supuestos. Realizar un análisis exhaustivo de los supuestos establecidos en la formulación del programa y evaluar su viabilidad y relevancia en el contexto actual y esto permitirá actualizar los supuestos en función de cambios en el entorno o en la situación del programa llevando a establecer mecanismos de monitoreo y seguimiento de los supuestos para verificar su cumplimiento y realizar ajustes en caso necesario	realizar la revisión y análisis de los supuestos colocados en la MIR para el proyecto 2024	Realizar la revisión y análisis de los supuestos colocados en la MIR para el proyecto 2024	30 de marzo 2024	Contar con supuestos viables en función de los cambios en el entorno para el proyecto de la MIR 2024	MIR 2024	Matriz de indicadores de resultados	sin observaciones
11	Utilización de metodología SMART en indicadores. Revisar y ajustar los indicadores actuales para que cumplan con los criterios SMART (Específicos, Medibles, Alcanzables, Relevantes) y con un Tiempo definido) que ayudaría al programa a establecer metas cuantificables y realistas para cada indicador, así como a implementar un sistema de seguimiento y reporte periódico de los indicadores para evaluar el progreso del programa y tomar decisiones informadas.	Realizar análisis para establecer la metodología SMART en el Pp.	Realizar análisis para establecer la metodología SMART en el Pp.	30 de marzo 2024	La implementación de la metodología SMART en el Pp.	Elaboración de metodología SMART en indicadores.	Metodología SMART implementada en el Pp	sin observaciones
12	Características CREMA. Manejar otra forma de monitoreo ya que se especifica porcentaje de supervisores de transporte sin embargo no menciona el total de los supervisores que son necesarios para el logro del objetivo además de no tener no tener las 33 facultades el Pp para llevar a cabo ese componente pues no se encuentra facultado para	Realizar análisis para establecer la metodología de las características CREMA en el Pp.	Realizar análisis para establecer la metodología de las características CREMA en el Pp.	30 de marzo 2024	Implementación de las características CREMA en el Pp	Fichas de aspectos susceptibles de mejora	Implementación de las características CREMA en el Pp.	sin observaciones

	sancionar a usuarios que transiten por el carril destinado al SITI o por competencia desleal.							
13	Objetivos y diseño de la MIR. Es necesario trazar objetivos realistas y que el Pp este facultado para llevar acabo el Actividad, Componente, Propósito y Fin, para establecer mecanismos que permitan alcanzar cada uno de los indicadores que integran a la MIR	Realizar los objetivos y diseños colocados en la MIR para el proyecto 2024 para el trazo de objetivos realistas en base a las facultades.	Dirección de Administración y Finanzas	30 de marzo 2024	Contar con objetivos viables en base a las facultades del SITT para le proyecto de la MIR 2024	MIR 2024	Proyecto de presupuesto de egresos 2024	sin observaciones
14	Objetivos y diseño de la MIR. Es necesario trazar objetivos realistas y que el Pp este facultado para llevar acabo el Actividad, Componente, Propósito y Fin, para establecer mecanismos que permitan alcanzar cada uno de los indicadores que integran a la MIR	Realizar un análisis de factibilidades con las áreas del SITI para el trazo de objetivos realistas en la MIR.	Dirección de Administración y Finanzas	30 de marzo 2024	Cumplimiento de objetivos trazados en la MIR	MIR 2024	Matriz de indicadores de resultados	sin observaciones
15	Participación ciudadana en la toma de decisiones. Establecer mecanismos formales para la participación ciudadana en la definición, diseño, implementación y evaluación del programa además de realizar consultas públicas, encuestas o reuniones con grupos de interés para recoger opiniones y sugerencias de los usuarios y la comunidad en general con esta información permitiría incorporar las retroalimentaciones recibidas en la toma de decisiones y en la mejora continua del programa	Establecer mecanismos para participación ciudadana	Dirección de operaciones	30 de marzo 2024	Contar con un mecanismo de participación ciudadana para la toma de decisiones	Elaboración de base de datos con el análisis de información generada a partir de as encuestas aplicadas	Participación ciudadana	Se solicita prorroga al 30 de junio 2024. se envía soporte documental del avance del Plan de trabajo que consiste en aplicar encuestas a los usuarios del servicio brindado. Quedando pendiente las estadísticas de los resultados generados
16	Seguimiento al cumplimiento de ASM. Establecer un sistema de seguimiento y control para dar seguimiento a las acciones correctivas propuestas en los ASM así como asignar responsabilidades claras para la implementación de las acciones correctivas y establecer plazos para su cumplimiento que facilitarían el monitoreo periódicamente del avance en la resolución de los ASM y reportar los resultados a las instancias pertinentes para su seguimiento y retroalimentación.	Establecer un sistema de seguimiento en las que las áreas involucradas otorguen el debido seguimiento a los ASM	Dirección de Administración y Finanzas	30 de marzo 2024	Contar con resoluciones a los ASM	Presentar avances de las Aspectos susceptibles de mejora	Cronograma de monitoreo periódico	sin observaciones

Avance del documento institucional										
No.	Aspectos susceptible s de Mejora	Área coordinador a	Acciones a emprender	Área responsable	Fecha de término	Resultados esperados	Productos y/o evidencias	Avance (%)	Identificación del documento probatorio	Observaciones
1	Algunos indicadores de la MIR se cumplieron parcialmente	Dirección de operaciones	Diseñar procedimientos para el resguardo documental de la información pertinente	Dirección de operaciones	15 de marzo 2023	Contar con un mecanismo de seguimiento para el cumplimiento de las metas del Pp	Avances programáticos con cumplimiento positivo	100%	oficio SITT/ADM/778 /2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
2	NO existe Documento que defina el plazo de revisión y actualización del problema	Dirección de operaciones	Diseñar e implementar mecanismos que permitan que la problemática que se atiende se revise y se actualice	Dirección de operaciones	Concluido	Contar con un Pp revisado y actualizado constantemente	Apertura programática 2023	100%	oficio SITT/ADM/778 /2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
3	Utilizar las evaluaciones externas para definir acciones y actividades que contribuyan a mejorar su gestión o sus resultados	Dirección de operaciones	trabajar en el plan para dar seguimiento a los ASM de las evaluaciones externas	Dirección de operaciones	15 de marzo 2023	Plan de seguimiento y/o trabajo	Anexos B,C,D,E de evaluaciones evidencia delas solventaciones	100%	oficio SITT/ADM/778 /2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
4	Agrupar por categorías de gastos de operación, gastos de mantenimiento, gastos de capital y gasto unitario	Dirección de Administración y Finanzas	Agrupar los gastos del programa en los conceptos establecidos	Dirección de Administración y Finanzas	15 de marzo 2023	Conocer los gastos de operación, mantenimiento, capital y unitario.	Reporte de dato obtenido	100%	oficio SITT/ADM/778 /2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
5	Los enlaces para le acceso a las plataformas de transparencia no están disponibles para la ciudadanía	Departamento de Evaluación y seguimiento	Dar acceso a las plataformas de transparencia a través de la pagina SITT	Departamento de Evaluación y seguimiento	15 de marzo 2023	Brindar acceso directo a la ciudadanía a las plataformas de transparencias	Reporte con captura de pantalla	100%	oficio SITT/ADM/778 /2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
6	No existe documento que permita conocer la percepción de la población	Dirección de operaciones	Trabajar en el diseño del instrumento de percepción y una base de datos	Dirección de operaciones	15 de marzo 2023	Conocer la percepción de la población atendida	Encuestas aplicadas y base de datos recabados	100%	oficio SITT/ADM/778 /2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
7	NO se cuenta con un informe final de la satisfacción del usuario	Dirección de operaciones	Trabajar en un instrumento que muestre la satisfacción del usuario	Dirección de operaciones	15 de marzo 2023	Conocer la percepción de la población atendida	Reporte de análisis de resultados obtenidos y acciones de mejora	100%	oficio SITT/ADM/778 /2022 enviado a Tesorería Municipal	sin observaciones
8	Metodología para cuantificación de la población. Actualizar la metodología utilizando datos estadísticos recientes para identificar y cuantificar la población potencial y objetivo del programa además de incluir fuentes de información confiables y actualizadas, como censos demográficos, encuestas de movilidad o bases de datos gubernamentales relevantes así mismo validar la	Dirección de Operaciones	Elaborar un proyecto de análisis de usuarios potenciales para la ruta troncal del SITT	Dirección de Operaciones	30-mar-24	Contar con la población objetivo de la ruta troncal del SITT mediante el proyecto a realizar	Elaborar un documento con la metodología que identifique y cuantifique la población	100%	Diagnostico metodológico de determinación de la población potencial y objetivo	sin observaciones

	metodología con expertos en transporte y planificación urbana para asegurar su precisión y pertinencia.									
9	Armonización de la población objetivo en los formatos del programa. Hacer una revisión de los distintos instrumentos que se utilizan para la determinación de la población potencial y objetivo para armonizar los datos redactados en los formatos del programa. No puede existir una inconsistencia entre el número de personas que se pretende atender entre los distintos instrumentos.	Dirección de operaciones	Revisión y armonización de los datos del programa, respecto a la población objetivo. Considerando los datos actualizados del análisis operaciones de la población potencial de usuarios.	Dirección de operaciones	30 de marzo 2024	Contar con la armonización de la población objetivo en los formatos del programa	elaborar los formatos de programa de acuerdo a las armonización de la población	100%	Formato 1.4 Determinación de la población	sin observaciones
10	Revisión de supuestos. Realizar un análisis exhaustivo de los supuestos establecidos en la formulación del programa y evaluar su viabilidad y relevancia en el contexto actual y esto permitirá actualizar los supuestos en función de cambios en el entorno o en la situación del programa llevando a establecer mecanismos de monitoreo y seguimiento de los supuestos para verificar su cumplimiento y realizar ajustes en caso necesario	Realizar la revisión y análisis de los supuestos colocados en la MIR para el proyecto 2024	realizar la revisión y análisis de los supuestos colocados en la MIR para el proyecto 2024	Realizar la revisión y análisis de los supuestos colocados en la MIR para el proyecto 2024	30 de marzo 2024	Contar con supuestos viables en función de los cambios en el entorno para el proyecto de la MIR 2024	MIR 2024	100%	Matriz de indicadores de resultados	sin observaciones
11	Utilización de metodología SMART en indicadores. Revisar y ajustar los indicadores actuales para que cumplan con los criterios SMART (Específicos, Medibles, Alcanzables, Relevantes y con un Tiempo definido) que ayudaría al programa a establecer metas cuantificables y realistas para cada indicador, así como a implementar un sistema de seguimiento y reporte periódico de los indicadores para evaluar el progreso del programa y tomar decisiones informadas.	Realizar análisis para establecer la metodología SMART en el Pp.	Realizar análisis para establecer la metodología SMART en el Pp.	Realizar análisis para establecer la metodología SMART en el Pp.	30 de marzo 2024	La implementación de la metodología SMART en el Pp.	Elaboración de metodología SMART en indicadores.	100%	Metodología SMART implementada en el Pp	sin observaciones
12	Características CREMA. Manejar otra forma de monitoreo ya que se especifica porcentaje de supervisores de transporte sin embargo no menciona el total de los supervisores que son necesarios para el logro del objetivo además de no tener no tener las 33 facultades del Pp para llevar a cabo ese componente pues no se encuentra facultado para sancionar a usuarios	Realizar análisis para establecer la metodología de las características CREMA ene l Pp.	Realizar análisis para establecer la metodología de las características CREMA en el Pp.	Realizar análisis para establecer la metodología de las características CREMA ene l Pp.	30 de marzo 2024	Implementación de las características CREMA ene l Pp	Fichas de aspectos susceptibles de mejora	100%	Implementación de las características CREMA en el Pp.	sin observaciones

	que transiten por el carril destinado al SITI o por competencia desleal.									
13	Objetivos y diseño de la MIR. Es necesario trazar objetivos realistas y que el Pp este facultado para llevar a cabo el Actividad, Componente, Propósito y Fin, para establecer mecanismos que permitan alcanzar cada uno de los indicadores que integran a la MIR	Dirección de Administración y Finanzas	Realizar los objetivos y diseños colocados en la MIR para el proyecto 2024 para el trazo de objetivos realistas en base a las facultades.	Dirección de Administración y Finanzas	30 de marzo 2024	Contar con objetivos viables en base a las facultades del SITT para el proyecto de la MIR 2024	MIR 2024	100%	Proyecto de presupuesto de egresos 2024	sin observaciones
14	Objetivos y diseño de la MIR. Es necesario trazar objetivos realistas y que el Pp este facultado para llevar a cabo el Actividad, Componente, Propósito y Fin, para establecer mecanismos que permitan alcanzar cada uno de los indicadores que integran a la MIR	Dirección de Administración y Finanzas	Realizar un análisis de factibilidades con las áreas del SITI para el trazo de objetivos realistas en la MIR.	Dirección de Administración y Finanzas	30 de marzo 2024	Cumplimiento de objetivos trazados en la MIR	MIR 2024	100%	Matriz de indicadores de resultados	sin observaciones
15	Participación ciudadana en la toma de decisiones. Establecer mecanismos formales para la participación ciudadana en la definición, diseño, implementación y evaluación del programa además de realizar consultas públicas, encuestas o reuniones con grupos de interés para recoger opiniones y sugerencias de los usuarios y la comunidad en general con esta información permitiría incorporar las retroalimentaciones recibidas en la toma de decisiones y en la mejora continua del programa	Dirección de operaciones	Establecer mecanismos para participación ciudadana	Dirección de operaciones	30 de marzo 2024	Contar con un mecanismo de participación ciudadana para la toma de decisiones	Elaboración de base de datos con el análisis de información generada a partir de as encuestas aplicadas	68%	Participación ciudadana	Se solicita prorrogar al 30 de junio 2024. se envía soporte documental del avance del Plan de trabajo que consiste en aplicar encuestas a los usuarios del servicio brindado. Quedando pendiente las estadísticas de los resultados generados
16	Seguimiento al cumplimiento de ASM. Establecer un sistema de seguimiento y control para dar seguimiento a las acciones correctivas propuestas en los ASM así como asignar responsabilidades claras para la implementación de las acciones correctivas y establecer plazos para su cumplimiento que facilitará el monitoreo periódicamente del avance en la resolución de los ASM y reportar los resultados a las instancias pertinentes para su seguimiento y retroalimentación.	Dirección de Administración y Finanzas	Establecer un sistema de seguimiento en las que las áreas involucradas otorguen el debido seguimiento a los ASM	Dirección de Administración y Finanzas	30 de marzo 2024	Contar con resoluciones a los ASM	Presentar avances de las Aspectos susceptibles de mejora	100%	Cronograma de monitoreo periódico	sin observaciones

Anexo 7. Resultados de las acciones para atender los ASM

En los últimos tres años, el Programa 102 del Sistema de Transporte Público BRT (Pp) ha sido evaluado a través de diversas auditorías de consistencia y resultados en los años 2021 y 2022, así como mediante una evaluación específica de desempeño en 2023. Estas evaluaciones, realizadas por organizaciones independientes y otros estudios relevantes, han sido fundamentales para identificar y definir los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM). Estos ASM se han abordado con distintas estrategias para lograr los resultados esperados.

El Programa 102 del Sistema de Transporte Público BRT (Pp) ha demostrado un compromiso significativo con la mejora continua y la eficiencia operativa mediante la implementación de los ASM definidos a partir de las evaluaciones y auditorías de desempeño. De las 9 actividades planeadas, 8 han sido completadas al 100%, reflejando un avance considerable.

Anexo 8. Análisis de los ASM no atendidos

El único ASM que no ha sido atendido dentro del plazo establecido es la participación ciudadana en la toma de decisiones. Las causas principales de este retraso incluyen problemas logísticos, recursos limitados, desafíos de comunicación y situaciones imprevistas. Este atraso afecta la inclusión ciudadana, la implementación de mejoras y la credibilidad del programa. Se ha solicitado una prórroga hasta el 30 de junio de 2024 para completar este ASM. Actualmente, se ha logrado un avance del 68% y se están tomando medidas para avanzar en el plan de trabajo, que incluye la aplicación de encuestas a los usuarios y la generación de estadísticas necesarias para su evaluación.

Anexo 9. Estrategia de Cobertura

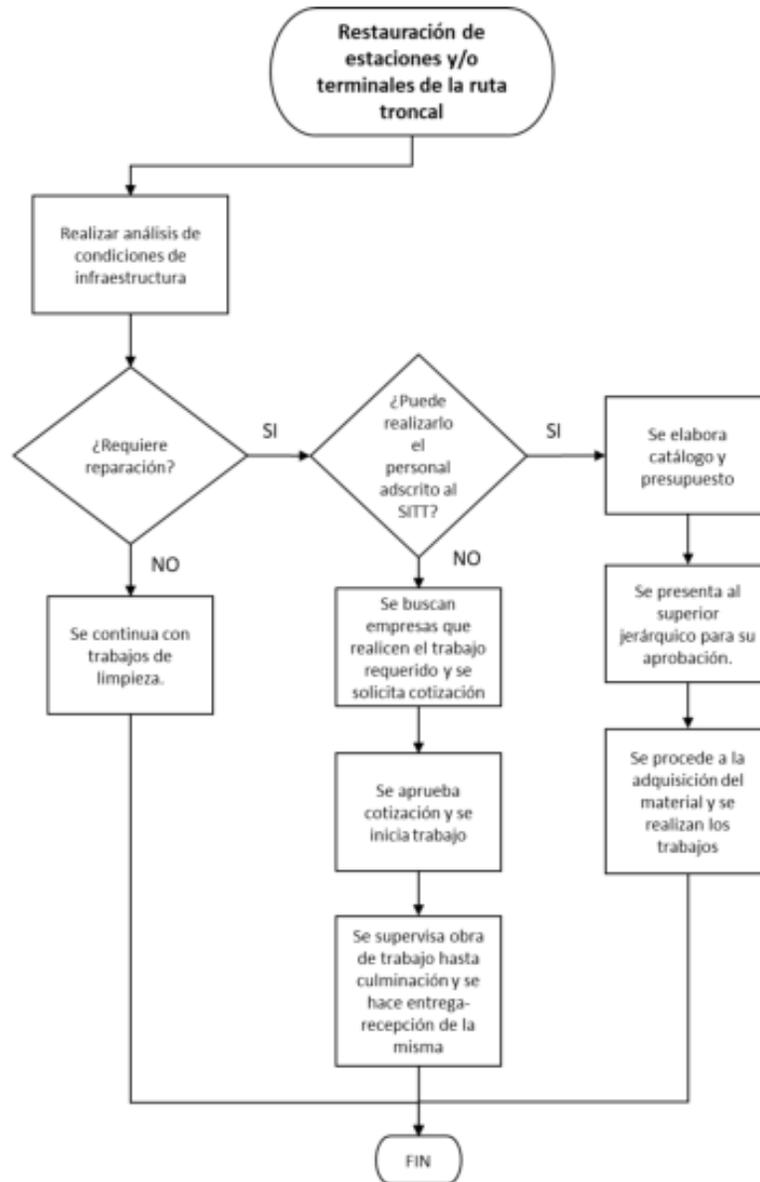
Clave y nombre del Pp:	Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT			
Tipo de Evaluación:	Consistencia y resultados	Año de la Evaluación:	2024	
Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida				
Población	Definición			
Potencial (PP)	El programa señala que su población potencial son 400,000 personas procedentes de 523 colonias. Estas colonias cuentan con accesibilidad directa, con un radio de 200 metros, a las rutas troncales, pretroncales y alimentadoras, abarcando un total de 1,037 kilómetros de vialidades del Subsistema 1 bajo la responsabilidad del SITT.			
Objetivo (PO)	El programa la define como “Habitantes de la ciudad con residencia a menos de 200 metros de las rutas del subsistema 1 a cargo del SITT, que utilizan el transporte público para movilizarse a sus destinos”, cuantificándola en 603,890 personas			
Atendida (PA)	NO se contempla un registro que permita conocer la población Atendida real ya que el programa no se orienta a apoyos individuales, sino a la operación y mejora del servicio de transporte público: sin embargo Se recomienda (sugerencia de mejora 1) al Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT implementar un sistema de seguimiento sistemático de la población atendida			
Evolución de la cobertura				
Población	Unidad de medida	Año 2022	Año 2021	Año 2020
Potencial (P)	Personas	291,000	314,000	314,000
Objetivo (O)	Personas	603,890	603,890	680,000
Atendida (A)	Personas	177,740	219,755	N/A
(A/O) x 100	%	29.43%	36.38%	%

Análisis de la estrategia de cobertura							Valoración	Propuesta
La estrategia de cobertura contempla o incluye al menos:								
Método de cálculo documentado		Si		No	X	Parcial	2	(sugerencia de mejora 7) incluir en sus documentos de planeación la evolución de su población potencial y objetivo, con la finalidad de prever los recursos necesarios para al menos los tres próximos años.
Consistencia con el diseño del programa		Si		No	X	Parcial		
El presupuesto requerido		Si		No	X	Parcial	2	(sugerencia de mejora 8) realizar una proyección del presupuesto que requiere el programa para atender a su población objetivo para al menos los tres próximos años.
Metas a corto plazo factibles	X	Si		No		Parcial		
Análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas	X	Si		No	X	Parcial		
Indicadores claros	X	Si		No		Parcial		

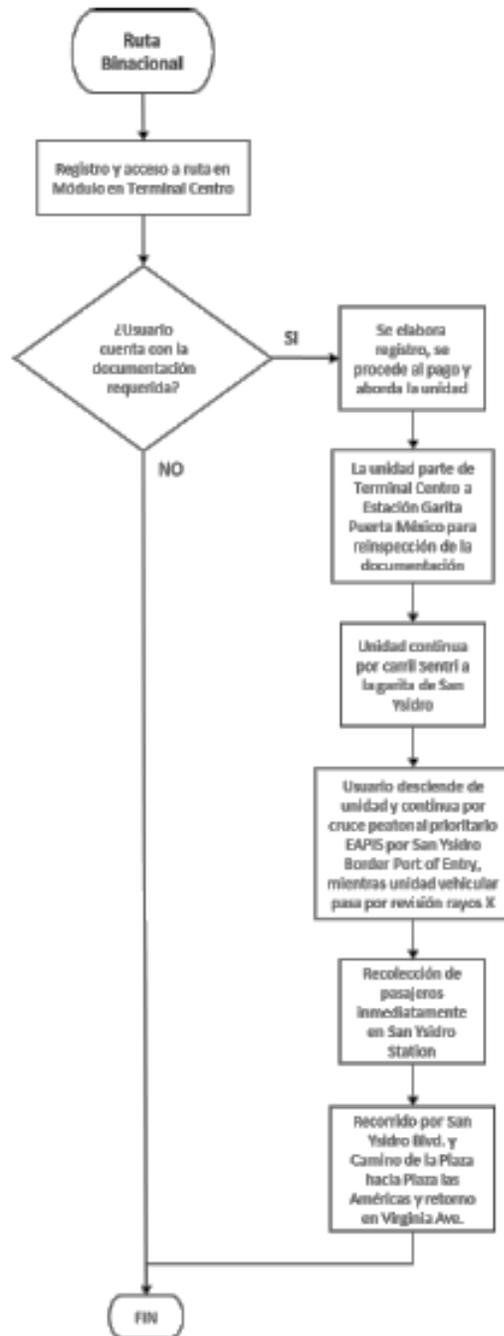
Anexo 10. Diagramas de flujo de los procesos claves

Diagramas de flujo de los servicios que ofrece el Pp (componentes)

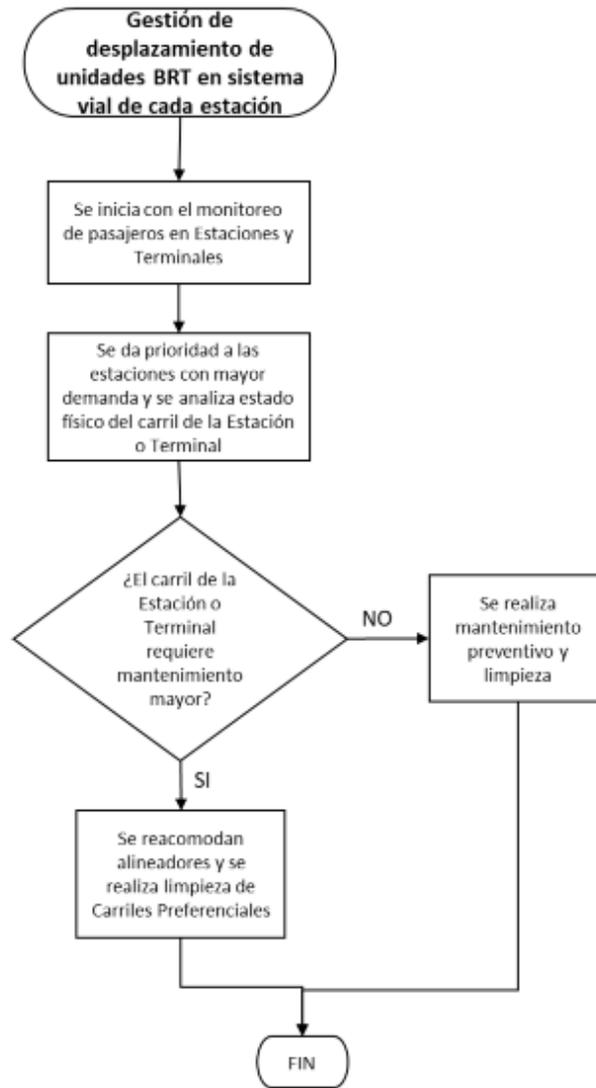
P1C1.- ELABORACION DE PROYECTOS Y NEGOCIOS COLATERALES ENTREGADOS PARA MEJORAS DE INFRAESTRUCTURA DEL SITT.



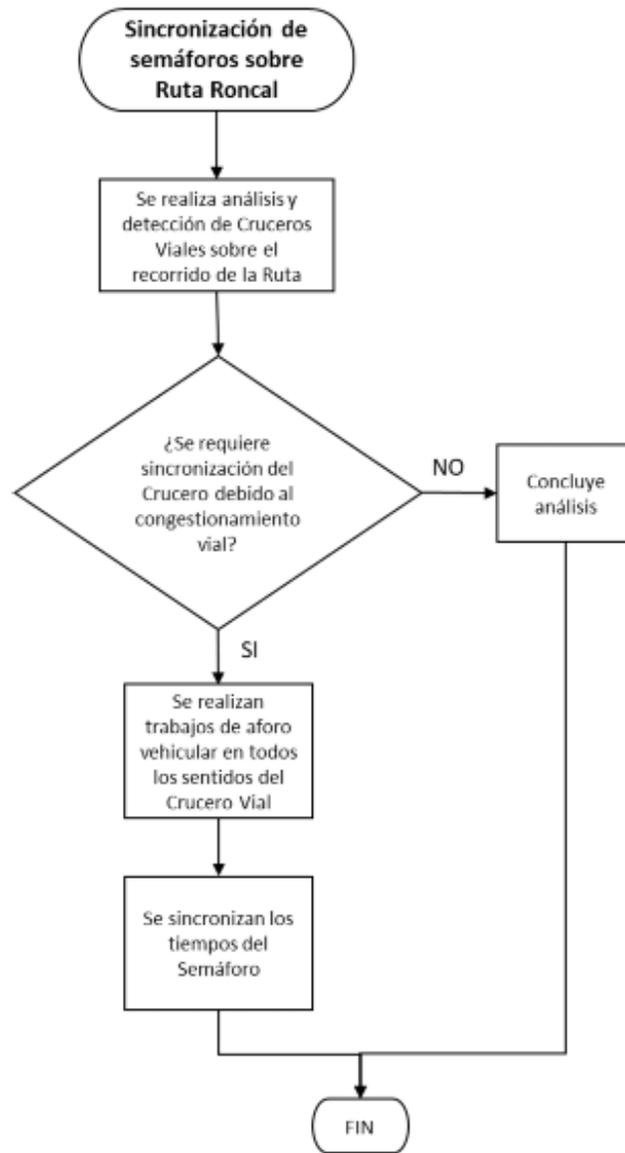
P1C2.- GESTIONAR POR PARTE DE LAS EMPRESAS OPERADORAS Y ALIMENTADORAS COMPLEMENTARIAS DE TRANSPORTE MASIVO EN EL SISTEMA BRT, PROGRAMAS DE COMUNICACIÓN DIFUNDIDOS PARA BENEFICIO DEL USUARIO BRT



P1C3.- GESTIONAR DESPLAZAMIENTOS DEL BRT EN EL SISTEMA VIAL ESTABLECIDOS EN CADA ESTACION



P1C4.- GESTIONAR SEGURIDAD EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO DEL SISTEMA VIAL BRT BRINDADO



Anexo 11. Presupuesto

Recursos presupuestarios

Capítulo de gasto	Monto en pesos corrientes
10,000 Servicios personales	\$9,251,502.82
20,000 Materiales y suministros	\$1,548,500.00
30,000 Servicios generales	\$6,608,015.28
40,000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$0.00
50,000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$46,846.62
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
TOTAL	\$17,454,864.72

Fuente u origen de los recursos

Fuente de Recursos	Porcentaje respecto al presupuesto estimado
Recursos Fiscales (Subsidio)	91.63%
Aprovechamientos	6.78%
Derechos	0.44%
Ingresos propios	1.15%
TOTAL	100

Gastos

Gasto	Metodología	Estimación	Fuente de información
Operación	Grupo 10,000 Servicios personales; 20,000 Materiales y suministros, 30,000 Servicios generales	\$17,408,018.10	Tesorería Municipal
Mantenimiento		\$ 0.00	
Capital	50,000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$46,846.62	Tesorería Municipal
Unitario		\$ 0.00	
TOTAL		\$17,454,864.72	Tesorería Municipal

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

Actualmente, el Programa Presupuestario (Pp) utiliza encuestas físicas para evaluar la satisfacción de sus usuarios. Sin embargo, se carece de una metodología estructurada que garantice la representatividad de la población potencial y atendida.

Sin embargo, se presentó una sugerencia de mejora (ASM 12) para la implementación de una metodología formal de encuestas, que implique establecer criterios claros para la selección de la muestra, asegurando una representación adecuada de diferentes grupos demográficos y geográficos. Además, es crucial el diseño de cuestionarios con preguntas objetivas y neutrales, que no induzcan respuestas sesgadas, para obtener resultados más precisos y confiables.

Estas medidas no solo fortalecerán la calidad de los datos recopilados, sino que también permitirán al Pp utilizar de manera efectiva la retroalimentación de los usuarios para identificar áreas de mejora y optimizar la entrega de sus servicios.

Anexo 13. Avance de los Indicadores respecto de sus metas

Nombre del Pp:		Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT						
Modalidad:		E Prestación de servicios públicos						
Dependencia/Entidad:		Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California						
Unidad Responsable:		Organismo Municipal para la operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana B.C.						
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 del usuario del transporte masivo urbano de pasajeros BRT	Anual	Ascendente		100%	100%	100%	El indicador del propósito se modificó para 2023, por lo tanto no se cuenta con medición previa.
Propósito	Implementación de rutas alimentadoras y pretroncales	Semestral	Ascendente	33.12%	100% (50% por semestre)	100%	100%	
Componente 1	Proyectos de mantenimiento entregado de infraestructura SITT	Trimestral.	Ascendente	100%	100% (25% por trimestre).	100%	100%	
Componente 2	Programas de comunicación difundido en beneficio de usuarios del sistema BRT.	Trimestral.	Ascendente	100%	100% (25% por trimestre).	100%	100%	
Componente 3	Gestionar medidas de desplazamiento del sistema BRT	Trimestral.	Ascendente		100% (25% por trimestre).	100%	100%	El indicador del propósito se modificó para 2023, por lo tanto no se cuenta con medición previa.
Componente 4	Gestión de convenios de colaboración	Trimestral.	Ascendente		100% (25% por trimestre).	100%	100%	El indicador del propósito se modificó para 2023, por lo tanto no se cuenta con medición previa
C1A1	Elaboración de programas de mantenimiento de infraestructura SITT	Trimestral.	Ascendente	100%	100% (25% por trimestre).	100%	100%	
C2A1	Acceso a internet en infraestructura del subsistema 1	Trimestral.	Ascendente	57%	100% (25% por trimestre).	100%	100%	
C3A1	Gestión de carril	Trimestral.	Ascendente		100%	100%	100%	El indicador del

	exclusivo en la ruta del sistema BRT.				(25% por trimestre).			propósito se modificó para 2023, por lo tanto no se cuenta con medición previa
C3A2	Supervisión y monitoreo en el centro de control de operaciones del SITT	Trimestral.	Ascendente	90%	100% (25% por trimestre).	100%	100%	
C3A3	Elaboración de campañas de difusión del sistema BRT	Trimestral.	Ascendente	100%	100% (25% por trimestre).	100%	100%	
C4A1	Gestión para la sincronización de semáforos del sistema BRT SITT	Trimestral.	Ascendente	55%	100% (25% por trimestre).	100%	100%	

Anexo 14. Análisis FODA

Módulo de la evaluación	Fortaleza y/u oportunidad	Referencia (pregunta)	Recomendación	Horizonte de atención*
Diseño	FORTALEZAS: Contar con un documento diagnóstico bien fundamentado.	1		Corto plazo
	La claridad y especificidad en la definición del problema y la alineación con la visión de transformación.	2		Corto plazo
	Tener una justificación teórica y empírica documentada.	3		Corto plazo
	Un objetivo central claro y alineado con las necesidades de la población objetivo.	4		Corto plazo
	La contribución a los objetivos del PND y al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024	5		Corto plazo
	Vinculación con los ODS.	6		Corto plazo
	La correcta identificación de las poblaciones objetivo.	7		Corto plazo
	Claridad y relevancia de los indicadores.	10		Corto plazo
	La coherencia y consistencia del programa con sus objetivos y actividades sustantivas.	13		Corto plazo
	Ausencia de duplicidades y la función única del Programa 102.	14		Corto plazo
	OPORTUNIDAD Asegurar la disponibilidad de información a un costo razonable puede ser una oportunidad de mejora			Corto plazo
Planeación Estratégica y Orientación a Resultados	FORTALEZA El POA está bien definido, sigue un procedimiento institucionalizado, y se revisa y actualiza periódicamente, asegurando una gestión efectiva y orientada a resultados.	16		Corto plazo
	Información oportuna, fiable y sistematizada para el seguimiento de desempeño	18		Corto plazo

	Uso regular, institucionalizado y estratégico de información externa para la toma de decisiones.	19		Corto plazo
	Alto porcentaje de cumplimiento en los ASM, reflejando un compromiso con la mejora continua.	20		Corto plazo
	Avance significativo en la implementación de ASM, con solo una actividad pendiente.	21		Corto plazo
Cobertura y Focalización	FORTALEZA Estudios de Movilidad, Encuestas y Consultas Públicas Periódicas, Análisis de Datos de Uso del Servicio	24		Corto plazo
Operación	FORTALEZA Se destaca la documentación y actualización periódica del Manual de Funciones y Procedimientos.	26		Corto plazo
	El programa está diseñado para ser accesible a todos los usuarios de Tijuana y su área metropolitana, promoviendo la inclusión y accesibilidad en el transporte público.	30		Corto plazo
	El uso del SAACG.NET permite gestionar eficientemente las operaciones presupuestales, asegurando una gestión eficiente y transparente de la información financiera y operativa del programa.	39, 41		Corto plazo
	La página web del programa proporciona información detallada sobre normatividad, presupuesto, gastos trimestrales e indicadores, cumpliendo con los criterios de transparencia.	42		Corto plazo
Percepción de la población atendida	Se cuentan con instrumentos para medir la satisfacción de los usuarios.	44		Corto plazo
Medición de Resultados	FORTALEZA El Pp documenta sus avances usando indicadores claros y monitoreables, alineados con sus objetivos.	45		Corto plazo
	El programa logró cumplir satisfactoriamente con todas las metas establecidas para mejorar la movilidad del transporte público en Tijuana.	46		Corto plazo
Módulo de la evaluación	Debilidad y/o amenaza	Referencia (pregunta)	Recomendación	Horizonte de atención*
Diseño	DEBILIDAD: La falta de un seguimiento sistemático de la población atendida	8	Implementar un sistema de seguimiento más estructurado y documentado para mejorar la evaluación y efectividad del programa (sugerencia de mejora 1).	Corto plazo

	La falta de información sobre la cobertura de la población atendida en el ISD.	9	Incluir indicadores específicos en el ISD para medir la cobertura de la población atendida y asegurar una evaluación más completa del programa (sugerencia de mejora 2).	
	La falta de consistencia en los medios de verificación	11	Asegurar que todos los medios de verificación incluyan el nombre del área administrativa que genera la información y la ubicación física o vínculo (sugerencia de mejora 3).	
	Las metas que no están claramente documentadas o son percibidas como laxas	12	Revisar y documentar claramente los métodos de cálculo de las metas y asegurar que sean desafiantes pero alcanzables (sugerencia de mejora 4).	Corto plazo
Planeación Estratégica y Orientación a Resultados	DEBILIDAD: No se cuenta con un plan estratégico específico del programa.	15	Se recomienda al Programa 102 contar con un plan estratégico a largo plazo (al menos cinco años) bien estructurado y formalizado (sugerencia de mejora 5).	
	Falta de seguimiento sistemático y sistematización de información sobre la población atendida y no atendida	17	Se recomienda establecer un sistema más robusto de seguimiento y evaluación, sistematizar la información sobre la población y desarrollar indicadores específicos y verificables (sugerencia de mejora 6).	
Cobertura y Focalización	DEBILIDAD: No se realiza la cuantificación de la evolución de población Y proyección del presupuesto.	24	Incluir en los documentos de planeación la evolución de la población potencial y objetivo para prever los recursos necesarios (sugerencia de mejora 7). Realizar una proyección del presupuesto necesario para atender a la población objetivo durante los próximos tres años (sugerencia de mejora 8).	Corto plazo
Operación	No cuenta con procedimientos documentados específicos para la verificación de la entrega de bienes y servicios.	34	Desarrollar y documentar mecanismos específicos para la verificación de los procedimientos de entrega del servicio. Estos mecanismos deben estar adaptados a las características de la población objetivo, estandarizados, sistematizados y accesibles públicamente (sugerencia de mejora 9).	Corto plazo
	La dependencia depende excesivamente de financiamiento externo o la inestabilidad en los recursos financieros lo que puede poner en riesgo el programa.	35	Buscar financiamiento adicional a través de alianzas público-privadas y subvenciones gubernamentales, con la finalidad de mantener una política de tarifas asequibles que permita un equilibrio entre la accesibilidad para los usuarios y la viabilidad económica del sistema (sugerencia de mejora 10).	Largo plazo
	Los procedimientos para la generación del servicio no se encuentran sistematizados.	36	Continuar fortaleciendo la estandarización de todos los procedimientos operativos y mejorar la sistematización de la información para garantizar una mayor eficiencia y transparencia en la gestión del programa (sugerencia de mejora 11).	Corto plazo

<p>Percepción de la población atendida</p>	<p>DEBILIDAD: Actualmente, el Programa Presupuestario (Pp) carece de una metodología estructurada para garantizar la representatividad en las encuestas de satisfacción de usuarios.</p>	<p>44</p>	<p>Establecer criterios claros para la selección de la muestra, diseñar cuestionarios objetivos y neutros, y asegurar una representación adecuada de diferentes grupos demográficos y geográficos, fortalecerá la calidad de los datos recopilados (sugerencia de mejora 12).</p>	<p>Corto plazo</p>
<p>Medición de Resultados</p>	<p>DEBILIDAD El indicador del FIN no es relevante, ya que no mide lo definido en el objetivo, es decir, no mide la mejora de la calidad de vida</p>	<p>46</p>	<p>Redefinir el indicador del FIN por uno relevante que mida los establecido en el resumen narrativo del mismo (sugerencia de mejora 13).</p>	<p>Corto plazo</p>

Anexo 15. Comparación con ECR anteriores

El análisis comparativo de las evaluaciones de consistencia y resultados del Programa 102 del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) entre 2021 y 2023 revela una evolución significativa en la identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA). A través de este período, se puede observar cómo el programa ha logrado mantener y mejorar ciertos aspectos clave mientras enfrenta y adapta estrategias para superar nuevas y persistentes dificultades.

Fortalezas

En el período evaluado, el programa ha mostrado una serie de fortalezas consistentes y crecientes. Desde 2021, una de las principales fortalezas ha sido la existencia de un diagnóstico detallado y preciso de los problemas del sistema de transporte público en Tijuana. Este diagnóstico no solo ha servido como base sólida para la implementación de estrategias, sino que también ha asegurado que las acciones del programa estén alineadas con los planes de desarrollo nacional, estatal y municipal, así como con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transporte.

En 2022, el programa continuó fortaleciendo esta alineación estratégica, lo que proporcionó un respaldo institucional significativo y facilitó la implementación de las actividades planificadas. Además, se destacó la utilización de la Metodología del Marco Lógico en la elaboración del Programa Operativo Anual (POA), permitiendo una evaluación y seguimiento trimestral efectivo de las metas y objetivos.

Para 2023, estas fortalezas se han consolidado aún más con la incorporación de tecnologías modernas en el sistema BRT, mejorando la calidad del servicio y aumentando la eficiencia y sostenibilidad del transporte urbano en Tijuana. La clara identificación de la población objetivo y la focalización precisa de los recursos también se han mantenido como pilares fundamentales del programa.

Oportunidades

Las oportunidades identificadas en los años evaluados reflejan un entorno en constante cambio que presenta tanto desafíos como posibilidades de mejora. En 2021, una de las oportunidades más notables fue el crecimiento de la mancha urbana de Tijuana, lo que aumentó la demanda de servicios de transporte público y ofreció la posibilidad de expansión del sistema SITT. La utilización de evaluaciones externas para mejorar la gestión y los resultados del programa también fue considerada una oportunidad valiosa.

En 2022, las oportunidades se centraron en la mejora de la línea base de los indicadores del programa y la utilización de informes de evaluaciones anteriores para optimizar la gestión. La elaboración de un documento metodológico para determinar la población objetivo y el gasto unitario anual también se destacó como una oportunidad para establecer metas e indicadores más precisos.

Para 2023, el crecimiento demográfico y la creciente conciencia ambiental en Tijuana han sido oportunidades clave. La integración de tecnologías avanzadas en el sistema BRT no solo mejora la calidad del servicio, sino que también atrae a más usuarios y refuerza el apoyo comunitario al programa. La alineación estratégica con los planes de desarrollo nacional y local continúa siendo una oportunidad crucial para asegurar el respaldo gubernamental y la financiación adecuada.

Debilidades

A lo largo de los años evaluados, el programa ha enfrentado varias debilidades que han requerido atención y estrategias de mitigación. En 2021, la ausencia de un Plan Estratégico propio y la falta de un documento que definiera la revisión y actualización del problema fueron identificadas como áreas críticas de mejora. Además, la

carencia de una estrategia documentada para atender a la población objetivo con metas anuales y la falta de un informe final sobre la satisfacción del usuario fueron debilidades significativas.

En 2022, estas debilidades persistieron y se ampliaron. La falta de un plan estratégico de mediano y largo plazo y la carencia de padrones de beneficiarios debido a que no se entregaban apoyos continuaron siendo problemas importantes. Además, los indicadores de fin y propósito no eran adecuados para medir el logro del objetivo, y no se identificaba claramente a la población potencial y objetivo según datos y estadísticas nacionales y estatales. La falta de transparencia y la no disponibilidad de instrumentos para medir la satisfacción de la población atendida también fueron debilidades destacadas.

En 2023, aunque se han realizado esfuerzos para abordar algunas de estas debilidades, todavía persisten desafíos significativos. Los problemas logísticos y la resistencia al cambio en la fase inicial de implementación del sistema BRT, así como la posible insuficiencia de recursos financieros y humanos, siguen siendo preocupaciones destacadas. La infraestructura actual puede no estar preparada para soportar los cambios necesarios, y la capacitación del personal y de los usuarios representa un proceso complejo y prolongado.

Amenazas

Las amenazas identificadas en las evaluaciones reflejan factores externos e internos que pueden afectar negativamente el éxito del programa. En 2021, la competencia de servicios de transporte más versátiles como Uber y Didi, y las contingencias sanitarias y climáticas fueron amenazas significativas que podían afectar los objetivos del programa.

En 2022, aunque no se identificaron nuevas amenazas, las existentes continuaron representando riesgos para la implementación exitosa del programa. La competencia de servicios de transporte informal y los impactos de contingencias sanitarias y climáticas siguieron siendo preocupaciones relevantes.

Para 2023, además de las amenazas persistentes, se han identificado nuevas preocupaciones. La resistencia al cambio por parte de los usuarios y operadores del sistema de transporte actual, los cambios económicos que pueden afectar la disponibilidad de fondos y el costo de implementación del programa, y los cambios en las políticas gubernamentales representan amenazas significativas. Además, los posibles impactos ambientales y sociales asociados con la implementación del nuevo sistema también son factores que podrían complicar la ejecución del programa.

El análisis comparativo de las evaluaciones de consistencia y resultados del Programa 102 (SITT) de Tijuana entre 2021 y 2023 muestra una evolución en la identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas. Si bien las fortalezas y oportunidades se han mantenido consistentes, con mejoras en la alineación estratégica y el uso de tecnología, las debilidades y amenazas también han evolucionado, destacando la necesidad de estrategias más robustas y una mejor gestión de recursos y cambios. La capacidad del programa para adaptarse y mejorar en respuesta a estos desafíos será crucial para su éxito continuo y su capacidad para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de

Anexo 16. Valoración Final del Pp

Nombre del Pp: 102 Sistema de Transporte Público BRT

Modalidad: E Prestación de Servicios Públicos

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

Unidad Responsable: Organismo Municipal para la operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana B.C.

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados

Año de la Evaluación: 2024

Módulo	Nivel promedio	Justificación
Diseño	3.3	El objetivo del programa 102 es mejorar el transporte público en zonas urbanas con alta densidad de población a través de un sistema BRT de calidad superior. Su objetivo es disminuir los tiempos de espera, incrementar la frecuencia y mejorar la accesibilidad. Se establecerá un sistema para supervisar y valorar el rendimiento.
Planeación y orientación a resultados	3.7	El Programa 102: Sistema de Transporte Público BRT cumple de manera integral con su plan estratégico y el Plan Anual de Trabajo (PAT) de las Unidades Responsables (UR), asegurando un seguimiento y evaluación continua del desempeño mediante información detallada y actualizada. Utiliza datos de análisis externos, como evaluaciones y auditorías, para mejorar su operación y considera esenciales las evaluaciones externas para identificar oportunidades de mejora. Además, ha logrado un cumplimiento del 96% en los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) en los últimos tres años, demostrando su compromiso con la eficiencia, la transparencia y la mejora continua en la movilidad urbana
Cobertura y focalización	2.0	El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT cumple con un nivel medio en su estrategia de cobertura documentada y en los mecanismos para identificar a su población objetivo. La estrategia de cobertura está detallada y alineada con los objetivos de movilidad urbana sostenible, pero requiere actualizaciones periódicas y una mejor coordinación con autoridades locales. Los mecanismos para identificar a la población objetivo, como estudios de movilidad y encuestas, son adecuados, aunque necesitan mejoras en precisión, amplitud y actualización constante para reflejar las dinámicas poblacionales y necesidades cambiantes, asegurando una representación inclusiva y eficaz de todos los grupos poblacionales.
Operación	3.5	El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT cuenta con diagramas de flujo para sus procesos clave y sistemas que permiten conocer la demanda de sus servicios. Aunque no aplica un procedimiento formal para la recepción y registro de solicitudes, existen mecanismos para verificar estos procedimientos y criterios de elegibilidad documentados para su población objetivo. No se requieren procedimientos de selección específicos ya que el servicio es accesible a toda la población. Los procedimientos para la entrega y generación de servicios están documentados y verificados, cumpliendo con los estándares. Aunque no se han realizado cambios normativos recientes, se identifican y cuantifican los gastos para optimizar recursos. Las aplicaciones informáticas del programa cumplen con los requisitos, y existen mecanismos de transparencia y rendición de cuentas para informar al público.
Percepción de la población atendida	2.0	El Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT se compromete con la mejora continua del servicio mediante la evaluación del grado de satisfacción de la población atendida. Actualmente, el programa cuenta con instrumentos para medir esta satisfacción, aunque existe la oportunidad de fortalecer estos métodos mediante la implementación de una metodología formal de encuestas.
Medición de resultados	3.7	El programa 102 Sistema de Transporte Público BRT ha avanzado significativamente en el logro de su objetivo central y su contribución a objetivos superiores, documentando progresos, aunque sin evaluaciones de impacto directas. Los indicadores del Índice de Satisfacción del Desempeño muestran cumplimiento relativo, con avances satisfactorios en indicadores estratégicos y de gestión. Se han realizado evaluaciones y auditorías al desempeño, así como informes de organizaciones independientes, evidenciando cumplimiento en la identificación de hallazgos relacionados. Aunque no se han llevado a cabo evaluaciones de impacto específicas, se destacan estudios nacionales e internacionales que respaldan la efectividad del enfoque BRT en otros contextos, demostrando el impacto positivo de programas similares.
Valoración final	3.0	

Anexo 17. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación

Nombre de la evaluación	<i>Consistencia y Resultados</i>
Nombre y clave del programa evaluado	Programa 102 Sistema de Transporte Público BRT
Ramo	16
Unidad(es) Responsable(s)	<i>Organismo Municipal para la operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana B.C ; Tesorería Municipal</i>
PAE de origen	<i>Ejercicio Fiscal 2023</i>
Año de conclusión y entrega de la evaluación	2024
Tipo de evaluación	<i>Consistencia y Resultados</i>
Nombre de la instancia evaluadora	<i>Instituto Nacional para el Desarrollo y la Capacitación Corporativa, S.C.</i>
Nombre del(a) coordinador(a) de la evaluación	<i>M.A.P. Víctor Octavio Soto Aguilar</i>
Nombre de los(as) principales colaboradores(as) de la instancia evaluadora	<i>Evaluador: Lic. Jesus Oscar Robles Castro Coordinador operativo: C.P. Miriam Jiménez Rodríguez</i>
Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación)	<i>Instituto Nacional para el Desarrollo y la Capacitación Corporativa, S.C.</i>
Forma de contratación de la instancia evaluadora	<i>Adjudicación directa.</i>
Costo total de la evaluación con IVA incluido	\$69,998.32
Fuente de financiamiento	<i>Recurso Fiscal</i>

Anexo 18. Fuentes de información de la evaluación

Documentos normativos e institucionales

Reglamento interno del SITT
Manual de funciones y procedimientos del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Tijuana, B.C. (SITT)
Plan Municipal de Desarrollo
Lineamientos para la elaboración del Proyecto de Presupuesto de Egresos del Ejercicio Fiscal 2023
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.
Mecanismo para el seguimiento de Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM).
Modelo de términos de referencia de la Evaluación de Consistencia y Resultados emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

Informes

PAE 2021 Consistencia y Resultados ; PAE 2022 Consistencia y Resultados, PAE 2023 Evaluación Especifica de Desempeño

Libros

Ninguno

Revistas

Ninguno

Documentos de trabajo e investigación

Ninguno

Páginas web

<https://sitt.tijuana.gob.mx/>
<https://www.tijuana.gob.mx/Dependencias/tesoreria/>
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

Estadísticas y registros administrativos

Documentos que proporciono Dirección de SITT donde refleja sus estadísticas propias del programa como son:
Documentos de planeación del Programa Presupuestario (Pp)
Diagnóstico del Pp
Árbol de problemas y obetivos
Encuesta de satisfacción (Instrumento y resultados de su aplicación)
Matriz de Indicadores para Resultados MIR
Fichas técnicas de indicadores
Sistemas informáticos para el seguimiento del POA, presupuesto y utilizados por el programa
Programa Operativo Anual POA
Avances programáticos
Vinculación del propósito del Pp con el plan sectorial, plan institucional, PMD, PED y el PND
Vinculación del propósito del Pp con los objetivos de Desarrollo Sostenible
Documento que identifique complementariedades, similitudes y duplicidades del Pp con programas federales

Otro

NO APLICA



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

