

Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable, Inspección y Seguridad Vial

02. Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal

► **Informe Final**
Evaluación de Consistencia
y Resultados

**Programa Anual de
Evaluación 2025**

► Resumen Ejecutivo

La Evaluación de Consistencia y Resultados permite analizar la capacidad institucional, organizacional y de gestión de un programa según el CONEVAL, la evaluación para su ejecución se basa en seis Módulos: Diseño, Planeación Estratégica y Orientación a Resultados, Cobertura y Focalización, Operación, Percepción de la Población Atendida y Medición de Resultados.

Al conocer los resultados, impactos y procesos que están teniendo los programas, acciones y políticas implementadas por el gobierno se puede mejorar la toma de decisiones y obtener mayor eficacia, mejorando las estrategias de implementación, así como la eficiencia en la asignación de recursos. Dicho objetivo solo puede ser alcanzado al someter a los programas a evaluaciones, y que estas sean integrales, confiables y válidas, entendiendo que, en términos generales se espera que las evaluaciones sirvan a un empleo eficiente de los recursos públicos y a la efectividad de su impacto permita identificar mejoras en los procesos de los programas.

El Programa de Movilidad Urbana Sustentable de Tijuana busca mejorar la calidad de vida y la sostenibilidad ambiental mediante una movilidad inclusiva y eficiente. Este informe presenta los hallazgos clave del análisis FODA, destacando fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas en su diseño, planeación, cobertura, operación y medición de resultados, junto con recomendaciones estratégicas.

Entre las fortalezas que distinguen al programa esta que cuenta con una base sólida: un diagnóstico detallado que identifica problemas de movilidad, respaldado por un marco legal y alineado con el Plan Nacional de Desarrollo y el ODS 11 (Ciudades Sostenibles). Su enfoque inclusivo abarca al 67% de la población (15-64 años), incluyendo grupos vulnerables como personas con discapacidad y comunidades indígenas. La Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) y el Sistema Institucional de Programas (SIPRO) garantizan metas claras y datos confiables, mientras que su compromiso con el transporte de bajas emisiones refuerza su relevancia.

Sin embargo, al ser de reciente creación presenta oportunidades de crecimiento colaborando con otros programas, como el Fondo Metropolitano, y fortaleciendo la coordinación con gobiernos federal y local. La digitalización mediante plataformas como SIPRO y SIAT abre la puerta a un monitoreo transparente. Además, el interés global en movilidad sostenible podría atraer recursos, y la participación de comunidades diversas enriquecería su impacto social.

Persisten retos importantes, la documentación incompleta dificulta la verificación de indicadores, y la coordinación intergubernamental es débil, generando cuellos de botella. La dependencia de otros programas o dependencias de la administración municipal para ejecutar obras reduce el control, y la falta de indicadores SMART limita la medición precisa del impacto. Además, la financiación insuficiente y la ausencia de revisiones periódicas de metas afectan su alcance.

El rápido crecimiento urbano de Tijuana puede representar una amenaza ya que podría superar la infraestructura, y la inestabilidad presupuestal amenaza su continuidad. Así como los cambios en políticas públicas, baja aceptación ciudadana y datos desactualizados son riesgos adicionales que podrían desviar los objetivos del programa.

Derivado de este estudio se plasman las recomendaciones como por ejemplo la formalización de revisiones periódicas de metas y digitalizar el acceso a indicadores; Adoptar indicadores SMART y realizar auditorías externas anuales; Desglosar objetivos en metas específicas y priorizar grupos vulnerables; Fortalecer la coordinación interinstitucional para agilizar la ejecución de obras.

Con estas acciones, el programa puede consolidarse como un referente en movilidad urbana sostenible, beneficiando a los tijuanaenses y alineándose con las necesidades de una ciudad en crecimiento.

Índice

| | |
|---|----|
| Resumen Ejecutivo | 2 |
| Índice | 3 |
| Introducción | 4 |
| Módulo 1. Diseño | 8 |
| 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 | 57 |
| Módulo 6: Medición de resultados | 58 |
| Análisis FODA | 65 |
| Comparación con ECR anteriores | 70 |
| Conclusiones | 73 |
| Anexos | 74 |

► 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 Evaluación 2025 (PAE), publicado por el XXV Ayuntamiento de Tijuana, se llevó a cabo la Evaluación de Consistencia y 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 (SHCP).

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.

► Módulo 1. Diseño

a. Características del programa

Con base en los documentos estratégicos, institucionales y normativos vigentes proporcionados por la UR de la operación del Pp, se incluirá una breve descripción de las características más relevantes del Pp incluyendo, como mínimo, los siguientes elementos:

- **Antecedentes.**

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

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

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

- **Identificación del Pp.**

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

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

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

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

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

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

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

- **Objetivo general y objetivos específicos.**

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

- Implementar la cultura vial en la ciudad de Tijuana.
- Infraestructura vial con accesibilidad universal.
- Políticas públicas eficientes en materia de movilidad y seguimiento vial.
- Bajos niveles de emisiones de gases contaminantes vehiculares.
-

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

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

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

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

| Desagregación por género: | Hombres | Mujeres |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| | 968,740 | 953,783 |
| Desagregación por grupo de edad: | 0-14 Años | 15-44 Años |
| | 416,700 | 1,007,370 |
| | 45-64 Años | 65 o más |
| | 390,947 | 107,406 |

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

El presupuesto inicial autorizado para el ejercicio fiscal 2025 es de \$ 33,036,652.77 pesos. Las fuentes de financiamiento del programa provienen de recurso fiscales, participaciones federales y participaciones estatales mismos que se encuentran desglosados de la siguiente forma:

| Fuentes de Financiamiento | Presupuesto Aprobado |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Recursos Fiscales | \$ 5,229,713.26 |
| Participaciones Federales | \$ 24,157,517.94 |
| Participaciones Estatales 2025 | \$ 3,649,421.57 |
| TOTAL | \$ 33,036,652.77 |

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 cuenta con un documento de diagnóstico sólido que identifica los problemas de movilidad, sus causas y consecuencias, y justifica su diseño como una solución integral a las necesidades públicas. Al proponer políticas públicas, planes y estrategias que respetan la jerarquía de movilidad y garantizan los derechos humanos, el programa no solo aborda los retos actuales de Tijuana, sino que también impulsa un desarrollo urbano ordenado y equitativo. Este diagnóstico, respaldado por el marco legal nacional, asegura que las acciones propuestas sean óptimas para lograr una movilidad segura, accesible y sostenible en la ciudad.

Además, el programa 02 Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable en su documento 1.9 “Árbol de Problemas” detalla la principal problemática que es Nulo fortalecimiento en materia de movilidad sustentable y seguridad vial en la ciudad de Tijuana, así mismo plasma las siguientes causas:

- Desconocimiento de la seguridad vial para el cumplimiento de los derechos y obligaciones de los sujetos activos de movilidad, al hacer uso de las vías públicas.
- Deficiente e incorrecto diseño urbano del desplazamiento de los sujetos activos de movilidad peatonal y no motorizada.
- Nula comunicación entre los diferentes niveles de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial.
- Congestionamiento automovilístico en la ciudad y excesivos tiempos de traslados.

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:

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

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable identifica el problema o necesidad que atiende a través de las causas que originan y menciona sus efectos; se genera como un hecho negativo en apego a la Metodología del Marco Lógico (MML) mencionándolo como “Nulo fortalecimiento en materia de movilidad sustentable y seguridad vial en la ciudad de Tijuana”.

En el documento revisado denominado “Descripción del problema” del diagnóstico, se puede identificar la problemática que justifica la intervención del programa, la cual se centra en la atención de servicios públicos y obras que promueven la implementación de obras que mejoren el desarrollo urbano, cuidado ambiental y la conectividad requerida para lograr una mejor movilidad en la ciudad de Tijuana, con el objetivo de garantizar la seguridad y la integridad física de las personas durante su desplazamiento por las vías públicas; este enfoque está considerando la prevención y reducción de factores de riesgo mediante la creación de sistemas integrales, atendiendo al grupo objetivo que son los habitantes de Tijuana de 15 a 64 años que representa el 67% de la población potencial, incluyendo hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, con movilidad reducida, en situación de vulnerabilidad, comunidades indígenas, personas LGBTTTIQ+ y otros colectivos excluidos por sus condiciones particulares.

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

Respuesta:

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | 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. |

El programa 02 Movilidad Urbana Sustentable presenta el documento “Diagnóstico que soporta la creación sustancial del Pp” donde identifica y analiza el problema desarrollándolo como “El crecimiento del área urbana de la ciudad de Tijuana, aqueja a los ciudadanos con congestión vial, accidentes y falta de infraestructura urbana”, por lo que dentro del acuerdo de creación son consideradas las reformas que han sido establecidas durante el tiempo en materia fiscal, administrativo, financiero, cambio climático, transporte público que ha permitido realizar un análisis de la intervención del programa, enfocando principalmente al problema que atiende por medio de las causas y efecto identificados en el “Árbol de Problemas” para de esta materia justificar el tipo de intervención y el impacto que tiene el programa hacia la población.

Por otro lado, en el documento diagnóstico permite conocer como su operación se alinea al Plan Nacional de Desarrollo, el cual se identifica en el documento 1.7 “Matriz de Planeación de Estrategias” en el objetivo 2.8.3 estableciendo la estrategia de fomentar junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajo en emisiones, así como la movilidad no motorizada.

En este sentido se busca que con las acciones realizadas por el Pp cumpla con el otorgamiento de bienes y servicios establecidos:

- Actividades para la mejora de la cultura y seguridad vial en la ciudadanía.
- Infraestructura vial con accesibilidad universal.
- Elaboración de propuestas conceptuales para el correcto desplazamiento de los sujetos activos de movilidad peatonal y no motorizada.
- Elaboración de políticas públicas eficientes en materia de movilidad y seguridad vial.
- Propuestas viales de reducción de emisiones de gases contaminantes vehiculares.

Los cuales son plasmados en la MIR (Matriz de Indicadores para Resultados), los cuales son considerados lograrlos para así atender la problemática del programa.

c. Análisis de los objetivos del Pp

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

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

En cuanto a la población objetivo el Programa a través del documento 1.4 determinación de la población establece claramente la población objetivo como la población de 15 a 64 años que abarca un 67% de la población potencial y en la cual se encuentran todas las personas sin distinción por condición particular logrando con ello una inclusión integral, cumpliendo con ello con el objetivo de igualdad de grupos de atención prioritaria o grupos en situación de vulnerabilidad.

El programa en su objetivo principal busca el fortalecimiento en materia de movilidad sustentable y seguridad vial en la ciudad de Tijuana, por medio de acciones que permitan mejorar la calidad de vida, bienestar y medio ambiente sustentable en la ciudad de Tijuana, adecuando el funcionamiento de las vías públicas en materia de movilidad. Por lo que se puede determinar que su objetivo principal es único y claro y este se plasma en el propósito del “Árbol de Objetivos” así como en la MIR “Matriz de Indicadores de Resultados” que busca lograr un cambio en la población.

De la misma manera se especifica en los componentes y actividades que definen las estrategias que serán manejadas que permitan alcanzar de manera eficiente dicho objetivo. También se puede observar que no existen múltiples objetivos, lo que permite centrar los esfuerzos del programa para garantizar su éxito.

El objetivo central del Pp, está directamente relacionado y corresponde a la solución del problema o necesidad pública de movilidad y seguridad vial en Tijuana, a través de acciones que permiten abordar las causas y atender los efectos para mejorar la movilidad y la calidad de vida de la población.

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 programa se alinea sus objetivos y estrategias al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, específicamente la estrategia 2.8.3, se enfoca en fomentar la movilidad accesible y sostenible a través de la colaboración entre el gobierno federal y los gobiernos locales; el objetivo principal es promover el transporte público eficiente y de bajas emisiones, así como la movilidad no motorizada, considerando la contribución efectiva del logro del objetivo del Pp a su cumplimiento.

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

Además en el documento 1.7 Matriz de Planeación de Estrategias, también hace referencia al Plan Estatal de Desarrollo en el resultado a lograr 6.5.1.1 que menciona lograr un Sistema integral de movilidad de Baja California consolidado, que promueve redes conectadas, intermodales accesibles y seguras que faciliten la fluidez del tránsito en la entidad independientemente de su modalidad, así como también en la línea de acción del Plan Municipal de Desarrollo 2022-2024 acción 2.1.1.3 diseñar acciones para la reingeniería de tránsito en zonas conflictivas.

Derivado de lo anterior se puede establecer que el objetivo central del Pp contribuye al cumplimiento de objetivos o estrategias que se definen en los programas que se derivan del Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente.

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

Respuesta:

El objetivo central del Programa Presupuestario (Pp) define su objetivo central como “Fortalecer en materia de movilidad sustentable y seguridad vial en la ciudad de Tijuana”, por lo que se vincula directamente con el ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles de la Agenda 2030, así como con el Objetivo de Desarrollo del Milenio (ODM) 7: “Asegurar un medio ambiente seguro y sano”.

Las metas del ODS 11, como garantizar el acceso a servicios básicos (Meta 11.1), proporcionar sistemas de transporte sostenibles (Meta 11.2), fomentar la urbanización inclusiva (Meta 11.3), reducir el impacto ambiental (Meta 11.6), fortalecer vínculos territoriales (Meta 11.a) y aumentar la resiliencia ante desastres (Meta 11.b), presentan coincidencias claras con las prioridades del Pp, que incluyen agua, saneamiento, movilidad y planeación sostenible.

El Programa dentro de su árbol de objetivos menciona las acciones de disminuir siniestros de tránsito; además de la inclusión de personas con discapacidad a través de realizar infraestructura vial con accesibilidad universal, implementar políticas eficientes en materia de movilidad y seguridad vial y mejorar el medio ambiente con bajos niveles de emisiones de gases contaminantes vehiculares, todo lo anterior para lograr su objetivo principal en beneficio de la ciudad de Tijuana.

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:

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

El Programa No. 2 de Movilidad Urbana Sustentable utiliza el “Árbol de Problemas” para identificar el problema central que busca abordar, analizando sus causas y los efectos que estos generan, en este sentido, el programa define el problema como: “La necesidad de fortalecer la movilidad y la seguridad vial para la población de Tijuana”.

En el documento “Descripción del problema” se detalla de manera clara la problemática, además de justificar la intervención del programa, las acciones están orientadas mejorar la vida de los habitantes, además que promueve el desarrollo sostenible de Tijuana.

El programa presenta el documento que plasma la determinación de la población, el cual identifica a 1,922,523 habitantes como población potencial y segrega su población objetivo correspondiente a un 67%, el cual está compuesta por personas de 15 a 64 años, que incluye hombres, mujeres, niñas, niños, personas con discapacidad, con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, comunidades indígenas, población LGTBTTIQ+ y otras personas que, por su condición, enfrentan algún tipo de exclusión. La base para determinar la población se basó en datos emitidos por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), por lo que se utilizan fuentes externas que permitan garantizar con claridad los cálculos.

El número de población atendida proyectada es la considerada en base a las obras realizadas en las diferentes Delegaciones Municipales, toda vez que el análisis corresponde solo al primer corte trimestral del 2025 no se puede establecer con exactitud la cifra de población atendida.

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 sistematizada¹ 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:

| Nivel | Criterios |
|-------|--------------------------------------|
| | La información cuenta con: |
| 3 | Tres de los criterios de valoración. |

La documentación del programa permite conocer en detalle las características de la población atendida, esta información representa el 67% de la población potencial, y se presenta en el documento diagnóstico que soporta la creación sustancial del Pp para el ejercicio 2025 mediante un desglose por género, edad y particularidades específicas, como personas con discapacidad, con movilidad limitada, en situación de vulnerabilidad, indígenas o pertenecientes a la comunidad LGBTTTIQ+.

El Programa No. 2 de Movilidad Urbana Sustentable, en su diagnóstico y funciones, busca cumplir con los objetivos del programa mediante acciones que promueven políticas públicas municipales para mejorar la movilidad y la seguridad vial. Por ello, el documento “Relación de propuestas 2023”, proporcionado por la Dependencia, detalla las descripciones de las obras, la delegación correspondiente, los beneficiarios y las líneas de acción. Cabe destacar que el programa no se ejecuta directamente las obras, sino que las canaliza a las Dependencias responsables de su implementación. Este documento se presenta en una base de datos en Excel, disponible para consulta interna del programa.

El Anexo 3, “Procedimiento de actualización de la PA”, establece un proceso anual para documentar la población atendida o beneficiada por las obras propuestas, con el fin de justificar el plan de trabajo. Aunque no se especifica un mecanismo de depuración, se asegura que las obras no se duplican, gracias a la asignación por Delegación y línea de acción.

Recomendación (sugerencia de mejora 1) Implementación de un sistema documentado para la depuración, actualización y registro de la población atendida que permita garantizar un seguimiento preciso y eficiente de la población atendida en el marco del Programa No. 2 de Movilidad Urbana Sustentable, se recomienda establecer un sistema y mecanismo documentados que permita la depuración y actualización periódica de los datos.

*1 *Se entenderá por sistematizada que la información se encuentre en bases de datos y disponible en un sistema informático; por actualizada, que el padrón contenga los datos más recientes de acuerdo con la periodicidad definida para el tipo de información; y por depurada, que no contenga duplicidades o beneficiarios no vigentes.*

d. Análisis del Instrumento de Seguimiento del Desempeño

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

Respuesta:

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

El Programa Presupuestal Movilidad Urbana Sustentable utiliza la MIR (Matriz de Indicadores para Resultados) y la FID (Fichas de Indicadores de Desempeño) para definir sus principales procesos operativos y de gestión, con el fin de cumplir los objetivos establecidos.

Además, permite evaluar el desempeño mediante los porcentajes de avance de cada proceso y medir el impacto que estos tienen en la población objetivo. Gracias a esto, se identifican los indicadores estratégicos y de gestión, junto con sus unidades de medida, métodos de cálculo, frecuencia de medición, tendencias de comportamiento y los parámetros de semaforización.

El Pp establece en su MIR los bienes y servicio otorgados además en el anexo 4 denominado Instrumentos de Seguimiento del Desempeño permite evaluar cada indicador plasmado en su diseño, como, por ejemplo:

- Acciones de difusión de los derechos y obligaciones de los sujetos activos de movilidad.
- Elaboración de propuestas conceptuales para el correcto desplazamiento de los sujetos activos de movilidad peatonal y no motorizada.
- Acciones de coordinación entre los diferentes niveles de gobernó en materia de movilidad y seguridad vial.
- Propuestas viales para la disminución de los tiempos de traslado en el municipio.

En las Fichas de Indicadores de Desempeño (FID), el programa presenta un indicador estratégico alineado con su objetivo principal. Este indicador, de nivel Propósito, se describe narrativamente como: 'Fortalecer en materia de movilidad sustentable y seguridad vial para la ciudad de Tijuana'.

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 los criterios de valoración. |

El programa presenta documentos normativos, indicadores estratégicos como en su Fin “Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y la seguridad vial”, y su propósito “Porcentaje de población beneficiada” además de los indicadores de gestión, como el “Porcentaje de actividades para la mejora de la cultura y seguridad vial”, “Porcentaje de elaboración de propuestas conceptuales” y el “Porcentaje de elaboración de políticas públicas”, son claros, precisos y fáciles de entender.

Además, estos indicadores son relevantes, ya que proporcionan información valiosa y práctica para los objetivos del programa. Por ejemplo, identificar los puntos conflictivos en la ciudad permite desarrollar estudios y proyectos de reingeniería de tránsito. La confiabilidad de estos indicadores facilita el seguimiento del progreso hacia las metas principales del programa.

Estos indicadores se registran en el sistema SIPRO, disponible a través de la página del municipio (<http://menu.tijuana.gob.mx>), lo que los hace económicos al aprovechar una plataforma municipal existente. La accesibilidad de esta plataforma permite un monitoreo constante, fomenta la verificación independiente y asegura la trazabilidad de la información.

Finalmente, los indicadores son adecuados porque ofrecen una base sólida para evaluar el desempeño del programa, mostrando de manera clara los resultados y el impacto de las acciones en los objetivos establecidos.

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:

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | Los medios de verificación de los indicadores cuentan con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración. |

En el caso del Programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable, los documentos del ISD, como la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) y el primer informe trimestral 2025 de avance programático, presenta información clara y accesible por lo que se puede validar que se identifica fácilmente el título completo del programa, lo que facilita su consulta y comprensión.

Asimismo, se especifica el área administrativa responsable, denominada “Dependencia ejecutora”, que corresponde a la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable (SEMOV). Los documentos también indican el año de emisión, correspondiente a 2025, el cual coincide con la frecuencia de medición de los indicadores. El avance trimestral se reporta cada tres meses durante el período 2025, garantizando que la información sea actual, oportuna y relevante.

Para localizar los documentos, la Matriz de Indicadores para Resultados incluye los medios de verificación, sin embargo, se omite detallar el área de resguardo de las carpetas físicas. Además, no se proporciona el enlace a la página web donde se puede consultar esta información. A pesar de lo anterior el programa promueve la transparencia en los procesos y proyectos del programa.

La Matriz de Indicadores para Resultados establece a detalle el área, departamento o unidad administrativa responsable del resguardo de las carpetas físicas de los documentos, así como un campo que contiene el enlace directo a la página web oficial donde se puedan consultar los documentos digitales o la información relacionada.

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

| Nivel | Criterios |
|-------|---|
| | Las metas de los indicadores cuentan con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración. |

A partir de los documentos proporcionados por el Programa de Movilidad Urbana Sustentable, como la Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) y el primer Avance Trimestral Programáticos 2025, se puede identificar una metodología clara y detallada para evaluar las metas, lo que permite a través de esta metodología específica el método de cálculo y las bases utilizadas para establecer los objetivos, lo que facilita su comprensión y derivado de lo anterior los indicadores analizados cuentan con unidades de medida bien definidas, coherentes con los objetivos planteados, lo que permite un monitoreo e interpretación más sencillos.

Es por ello que se puede determinar que el programa debe considerar la revisión de manera periódica de las metas y acciones para de ser necesario realizar ajustes basados en el desempeño considerando periodos anteriores y las necesidades actuales, esto va a permitir que las metas sigan siendo alcanzables pero desafiantes, y con esto se mantendrá el impulso del progreso continuo del programa.

Derivado de lo anteriormente se puede determinar que las metas establecidas en los indicadores son realistas y alcanzables, lo que permite medir de manera efectiva el desempeño del programa, además, las metas propuestas son viables, considerando tanto los recursos disponibles como las limitaciones normativas, garantizando con ello que los objetivos sean ambiciosos pero alcanzables dentro de las capacidades del programa.

e. Consistencia programática y normativa

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

Respuesta:

El programa Movilidad Urbana Sustentable establece los elementos que componen al diseño del Pp y su correspondencia con la definición de las modalidades presupuestarias establecidas en las disposiciones vigentes emitidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) en el marco de la programación y presupuestación del gasto público federal para el ejercicio 2025, esta clasificación se refleja en su Matriz de Indicadores para Resultados, que detalla las actividades, proyectos y estudios contemplados y se identifica en la modalidad presupuestaria "P" Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas.

Los servicios que ofrece el programa están alineados con esta modalidad por lo que aseguran la ejecución de las actividades previstas, permitiendo que los beneficios lleguen directamente a la población objetivo, cumpliendo con las metas establecidas.

El enfoque del programa, a través de su diagnóstico que incluye instrumentos técnicos, normativos, manuales, procedimientos, propuestas conceptuales y estudios, es coherente con la modalidad presupuestaria.

La modalidad presupuestaria del programa Movilidad Urbana Sustentable está en sintonía con sus objetivos, actividades, bienes, servicios y mecanismos de intervención. Esto garantiza un uso eficiente de los recursos, logrando que el programa cumpla con sus metas de manera exitosa.

e. 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:

El análisis de la estructura programática de la Administración Pública Federal (APF) vigente revela que el Programa de Movilidad Urbana Sustentable de Tijuana, enfocado en mejorar la movilidad urbana mediante infraestructura sustentable, transporte público y reducción de emisiones, presenta relaciones de complementariedad y similitud con otros programas presupuestarios (Pp), pero no duplicidades evidentes. En términos de complementariedad, el Programa de Apoyo a la Infraestructura Urbana (Ramo 15, SEDATU) y el Fondo Metropolitano (Ramo 23) destacan por financiar obras y estudios que potencian los proyectos del programa evaluado, como banquetes, alumbrado o planeación metropolitana, atendiendo a la misma población urbana con bienes distintos pero sinérgicos; en cuanto a similitud, el Programa de Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros (Ramo 21) comparte el objetivo de mejorar la movilidad, pero se enfoca en sistemas de mayor escala, como trenes o BRT, diferenciándose en los bienes entregados; por otro lado la ausencia de duplicidades refleja una estructura programática bien diseñada, aunque el riesgo de solapamiento podría surgir sin una coordinación adecuada, como se detalla en el Anexo 5.

Los principales resultados del análisis muestran que la complementariedad con programas de infraestructura urbana es una fortaleza, pero la falta de coordinación interinstitucional puede limitar su impacto. Las similitudes con programas como el de Transporte Masivo o el Programa Especial Concurrente para el Desarrollo Rural Sustentable permiten una coexistencia efectiva, aunque requieren claridad en la asignación de recursos, el poco financiamiento para movilidad urbana sustentable, señalada en estudios del Instituto Mexicano Para la Competitividad (IMCO) e Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP), es una clave de restricción que afecta al Programa y su alineación con otros Pp. Pero algo que se puede reconocer es que, la estructura programática evita duplicidades gracias a la especialización de los programas, pero la planeación conjunta es esencial para maximizar la eficiencia del gasto público.

Este análisis se basó en fuentes oficiales como la estructura programática del PEF 2025, información de transparencia presupuestaria, diagnósticos del IMPLAN Tijuana.

► **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) Alcance un periodo 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:

| Nivel | Criterios |
|-------|---|
| | El plan estratégico cuenta con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración. |

Con la documentación presentada por el Programa se puede constatar que realiza su planeación institucional de manera documentada para el ejercicio 2025, utilizando un diagnóstico realizado y documentado a través de actas circunstanciadas, además soportando sus procedimientos a través del Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal para la ejecución de sus obras en beneficio de la población de Tijuana. Además, en el documento I.1 Marco Jurídico el programa soporta su planificación de acuerdo con la normatividad aplicable

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

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

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

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

El Pp ha establecido planes de trabajo claros para cumplir con sus objetivos, destacando su Programa Operativo Anual (POA), este documento es clave para formalizar el proceso de planeación institucional, ya que se deriva de ejercicios previos realizados antes del inicio de cada ciclo operativo. El POA detalla las actividades relacionadas con los servicios que ofrece el programa, como la elaboración de propuestas conceptuales, la reingeniería de procesos, estudios técnicos, campañas de sensibilización e inspecciones, todas ejecutadas dentro del marco del presupuesto asignado.

Además, el Pp cuenta con la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), un documento que describe los bienes y servicios proporcionados, incluyendo:

- Difusión de los derechos y obligaciones de los sujetos activos de movilidad.
- Propuestas conceptuales para mejorar el desplazamiento de peatones y usuarios de medios no motorizados.
- Coordinación intergubernamental en temas de movilidad y seguridad vial.
- Propuestas viales orientadas a reducir los tiempos de traslado en el municipio.

Ambos documentos, POA y MIR, se revisan y actualizan trimestralmente para evaluar el cumplimiento de las metas establecidas. Por su parte, el Plan Municipal de Desarrollo (PMD) exige que los planos de trabajo sean revisados periódicamente, garantizando su alineación con los objetivos institucionales.

Sin embargo, a pesar de cumplir con lo establecido se considera realizar la Recomendación **(Sugerencia de Mejora 2)** Revisar la MIR para incluir indicadores SMART (Específicos, Medibles, Alcanzables, Relevantes y con Tiempo definido). Por ejemplo, en lugar de "propuestas viales para reducir tiempos de traslado", establezca un indicador como "reducir en un 10% el tiempo promedio de traslado en corredores prioritarios para 2026, estos indicadores más precisos facilitan el seguimiento y la rendición de cuentas, asegurando que los resultados sean evaluables.

a. 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:

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

Los planes operativos y los informes del programa reflejan la vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, con la estrategia 2.8.3 contribuyendo directamente a los objetivos nacionales, como se detalla en los documentos normativos y operativos, además el seguimiento de los objetivos principales del programa se realiza mediante indicadores de desempeño, como la atención a puntos conflictivos en la vialidad y la instalación de señalamientos, estos avances se documentan en la Matriz de Indicadores de Resultados (MIR) y en los informes trimestrales, mostrando un impacto claro en la población objetivo.

Lo anterior permite al programa promover en conjunto con los gobiernos locales, iniciativas que impulsen una movilidad accesible y sostenible, dando prioridad a sistemas de transporte público eficientes y de bajas emisiones, así como a opciones de movilidad no motorizada.

Para identificar a la población beneficiada, el programa utiliza un documento que describe las obras, su ubicación por delegación, el número de beneficiarios y las líneas de acción, sin embargo, es importante puntualizar que el programa no ejecuta directamente las obras, sino que las canaliza a las dependencias correspondientes para su implementación.

A partir de la revisión realizada, se recomienda **(Sugerencia de Mejora 3)** identificar claramente a la población beneficiada por el programa, así como a aquella que no recibe atención a través de los servicios o programas ofrecidos. Dado que el programa en sí no ejecuta las obras, se sugiere coordinar con las dependencias responsables para que realicen las acciones necesarias para detectar a la población no atendida.

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:

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

Con base en los criterios de valoración establecidos, la información del programa cumple en gran medida con los estándares de oportunidad, confiabilidad y accesibilidad. La generación periódica de informes, la validación de datos y su gestión en el Sistema Institucional de Programas (SIPRO) reflejan un sistema robusto y bien estructurado. Además, la alineación con los lineamientos del Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC) asegura que los informes sean oportunos y relevantes para la toma de decisiones.

La información que es recopilada, procesada y validada por los responsables del programa, siguen los procedimientos establecidos en los manuales de operación, esto asegura la confiabilidad de los datos, ya que se verifica su precisión antes de integrarlos a los sistemas, por otro lado los datos se gestionan en el SIPRO, una plataforma que centraliza la información en bases de datos actualizadas periódicamente, lo que permite mantener su calidad, además se realizan procesos de depuración que eliminan duplicidades y registros de beneficiarios no vigentes, lo que fortalece la integridad de la información.

Cabe resaltar que el programa genera de forma periódica, información clave para monitorear su desempeño, los informes que se generan trimestralmente que detallan los avances programáticos, sean utilizados por los usuarios responsables del programa o bien por usuarios interesados.

2 Se entenderá por sistematizada que la información se encuentre en bases de datos y disponible en un sistema informático; por actualizada, que el padrón contenga los datos más recientes de acuerdo con la periodicidad definida para el tipo de información; y por depurada, que no contenga duplicidades o beneficiarios no vigentes.

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 mutua, es utilizada por personas funcionarias involucradas en la operación, planeación, evaluación del Pp y a niveles superiores de toma de decisiones.

Respuesta:

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

El programa de Movilidad Urbana Sustentable (No. 2) señaló que, aún no ha sido objeto de evaluaciones externas, auditorías financieras ni revisiones de desempeño que analizan la evolución de sus procesos para optimizar su funcionamiento.

Es importante destacar que, solo ha participado en una evaluación de consistencia y resultados en el 2024; sin embargo, realizar evaluaciones externas a programas con reglas de operación y difundir sus resultados es clave para promover un gobierno transparente, orientado a resultados y que rinda cuentas a la ciudadanía. Por ello, se recomienda tomar en cuenta las observaciones de esta evaluación para seguir mejorando sus procesos.

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

Respuesta:

El programa de Movilidad Urbana Sustentable (No. 2) señaló que, aún no ha sido objeto de evaluaciones externas, auditorías financieras ni revisiones de desempeño que analizan la evolución de sus procesos para optimizar su funcionamiento.

Es importante destacar que, solo ha participado en una evaluación de consistencia y resultados en el 2024; Sin embargo, realizar evaluaciones externas a programas con reglas de operación y difundir sus resultados es clave para promover un gobierno transparente, orientado a resultados y que rinda cuentas a la ciudadanía. Por ello, se recomienda tomar en cuenta las observaciones de esta evaluación para seguir mejorando sus procesos.

b. 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 |
|-------|--|
| | Porcentaje de ASM que presentan un avance conforme lo establecido: |
| 4 | De 75% a 100% |

El programa presento oficio avance de seguimiento a las ASM determinadas en la evaluación de Consistencias y Resultados 2024 en el cual se refleja un significativo porcentaje de avance en cada una de ellas.

El programa ha presentado un oficio con el avance de seguimiento correspondiente a las Acciones Susceptibles de Mejora (ASM) identificadas en la Evaluación de Consistencias y Resultados 2024; el documento detalla el porcentaje de progreso alcanzado para cada una de las acciones, lo que permite evaluar el nivel de cumplimiento de manera precisa garantizando una supervisión constante y la generación de reportes parciales que reflejen el porcentaje de avance en cada ASM.

| # | Aspecto Susceptible de Mejora | Actividades | Área Responsable | Fecha de Término | Resultados Esperados | Productos y/o Evidencias | Avance % |
|---|--|--|--|------------------|---|--|----------|
| 1 | Definir el problema central en el árbol de problemas como un hecho negativo y en apego a la metodología del marco legal. | 1.- Reunión con las áreas directivas, coordinación de proyectos y demás involucradas para trabajar el planteamiento en forma apropiada del hecho negativo en apego a la metodología del marco legal. | Direcciones, Coordinación de Proyectos • Área de Planeación | 31/03/2025 | Adecuar correctamente la definición central del árbol de problemas como un hecho negativo en papeleo a la metodología del marco legal | Papel de trabajo de la apertura programática. | 100% |
| 2 | Definir la población objetivo dentro del POA para dar consistencia entre los documentos estratégicos del programa. | Reunión con las áreas directivas, coordinación de proyectos, área de planeación y respecto a la población beneficiada (total de habitantes) que esto se sustenta | Dirección General de Movilidad y Coordinación de proyectos e infraestructura | 31/03/2025 | de los estudios y/o proyectos que la SEMOV trabaja contarán con la población delegacional beneficiada | Papel de Trabajo soportado de evidencia en carpeta de resultados | 100% |

| # | Aspecto Susceptible de Mejora | Actividades | Área Responsable | Fecha de Término | Resultados Esperados | Productos y/o Evidencias | Avance % |
|---|--|--|--|------------------|--|--|----------------|
| 3 | Incluir una clave única para identificar los tipos de estudios, proyectos y obras de infraestructura que realizan en el programa y desarrollar una plataforma sólida del sistema informático para llevar el control de la población. | a través de la población delegacional publicado por IMPLAN basado en el Plan Municipal de Desarrollo Se Identificarán con una clave única los estudios y/o proyectos realizados en la SEMOV para efecto de evitar alguna duplicidad cada que se da cumplimiento a la Meta y actividades del POA | Dirección General de Movilidad. Coordinación de Proyectos • Área de Planeación | 31/03/2025 | Mejorar control en las actividades emprendidas en cada trimestre para el cumplimiento del POA | Papeles de trabajo y organizado dentro de las evidencias "Carpeta de estudios y proyectos" | 100% |
| 4 | Presupuesto estimado a utilizar en los próximos 3 años, basándose en los ejercicios previos. vinculados a las actividades de los ISD. | Se buscará diseñar un papel de trabajo que facilite proyectar un presupuesto para los próximos 3 años en base a las actividades que se pretenden realizar en apego al nuevo POA 2025 | Direcciones y sus departamentos de coordinaciones y planeación y apoyo de administrador. | 31/03/2025 | Informe que se pueda retroalimentar y ser de utilidad en las siguientes administraciones, aunque esto puede provocar que no se cumpla como tal dado los cambios constantes internos en los criterios y metas establecidas de trabajo raíz de cambio de titulares | Formato de diseño | 25% en proceso |
| 5 | Publicar el proceso de atención a la ciudadanía de acuerdo con el instructivo que se desarrolla en la Dirección de Movilidad Urbana, con el fin de hacer de conocimiento a la población. | Se diseñará un formato de uso para público general mediante el cual el ciudadano pueda gestionar alguna petición y se solicitará la autorización de imagen institucional para poder publicarla en página oficial SEMOV | Coordinación de Proyectos, área de planeación y administrador | 31/03/2025 | Que le ciudadano tenga de conocimiento como atender una petición ante nuestra Secretaría y de la misma manera internamente tener una base de datos de las peticiones ciudadanas y, seguimientos de atención de las mismas | Formato de Diseño Publicado | 80% |

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:

El programa de Movilidad Urbana Sustentable señala que, aún no ha sido objeto de evaluaciones externas, auditorías financieras ni revisiones de desempeño que analicen la evolución de sus procesos para optimizar su funcionamiento.

Es importante destacar que, solo ha participado en una evaluación de consistencia y resultados en el 2024; sin embargo, presenta un oficio con el avance de seguimiento correspondiente a las Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) identificadas en la Evaluación de Consistencias y Resultados 2024; el documento detalla el porcentaje de progreso alcanzado para cada una de las acciones, lo que permite identificar y evaluar el nivel de cumplimiento de manera precisa, por lo que dichas acciones coadyuvan a seguir mejorando sus procesos.

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

Respuesta:

El programa de Movilidad Urbana Sustentable señala que, aún no ha sido objeto de evaluaciones externas, auditorías financieras ni revisiones de desempeño que analicen la evolución de sus procesos para optimizar su funcionamiento.

Es importante destacar que, solo ha participado en una evaluación de consistencia y resultados en el 2024; sin embargo, presenta un oficio con el avance de seguimiento correspondiente a las Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) identificadas en la Evaluación de Consistencias y Resultados 2024; el documento detalla el porcentaje de progreso alcanzado para cada una de las acciones, lo que permite identificar y evaluar el nivel de cumplimiento de manera precisa, por lo que dichas acciones coadyuvan a seguir mejorando sus procesos.

► **Módulo 3. Cobertura y focalización**

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | La estrategia de cobertura cuenta con: |
| 3 | Tres de los criterios de valoración. |

La estrategia de cobertura, delineada en los documentos de planeación estratégica, institucional y el diagnóstico correspondiente, establece que la población potencial y objetivo se calcula con base en las estadísticas del INEGI, considerando el crecimiento poblacional de la ciudad. Esta población se detalla por género y grupos de edad para un enfoque más preciso.

El presupuesto asignado al programa es suficiente para atender a la población objetivo y se alinea con los planes de desarrollo estatal y municipal, que marcan las pautas y estrategias a seguir durante un período de al menos cinco años. En el Plan Operativo Anual (POA) se refleja la cobertura del programa, que abarca a 968.740 hombres y 953.783 mujeres, con datos desglosados por género.

Las metas del programa están bien definidas y se evalúan cada componente con sus acciones de manera trimestral para garantizar que se cumplan los objetivos establecidos como propósito y su Fin que es “mejorar la Calidad de vida, bienestar y medio ambiente sustentable en la ciudad de Tijuana”, así mismo los resultados obtenidos durante el primer corte del 2025 muestran que las metas son alcanzables y contribuyen al propósito central del programa. En el Anexo 9, dedicado a la Estrategia de Cobertura, se analizan los criterios de evaluación de esta cobertura.

Para fortalecer la medición del fin general del programa, que busca “mejorar la calidad de vida, bienestar y medio ambiente sustentable en la ciudad de Tijuana”, se recomienda (**Sugerencia de Mejora 4**), desglosar este objetivo en indicadores específicos, cuantificables y verificables como por ejemplo “Reducción porcentual en emisiones de contaminantes o aumento en áreas verdes por habitante”.

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 también pone especial atención en identificar a los grupos más diversos y sus necesidades. Por ejemplo, se enfoca en personas de entre 15 y 64 años, que representan el 67% de la población activa, desglosados por género y edad, incluyendo a niños, personas con discapacidad, con movilidad reducida, comunidades indígenas, grupos LGTBTTIQ+ y otras personas que, por su situación particular, enfrentan barreras o exclusión; dicha información se basa en datos del INEGI con la cual es permisible analizar el crecimiento de la población, los cuales se documentan en el POA anual (Programa Operativo Anual), el dato actualizado tomado para determinar su población potencia y objetivo se basa en 968,740 hombres y 953,783 mujeres.

Además, el programa propone proyectos, obras y estudios basados en un análisis profundo de lo que cada delegación de Tijuana necesita, especialmente en temas clave como movilidad y seguridad vial, estas propuestas se diseñan para que las dependencias correspondientes las lleven a cabo.

Para lograr esto, el programa se apoya en una estrategia clara: cuantificar tanto la población total como los grupos prioritarios, usando datos confiables y actualizados, derivado de lo anterior en el POA, se detalla el presupuesto necesario para atender a estas personas y se establecen metas anuales de cobertura, con revisión cada tres meses para evaluar el avance al logro del objetivo del programa.

► Módulo 4. Operación

a. *Análisis de los procesos clave*

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

Respuesta:

El programa de Movilidad Urbana Sustentable tiene como meta mejorar la calidad de vida de las personas en Tijuana, ofreciendo soluciones prácticas y seguras para mejorar la movilidad en la ciudad de Tijuana; esto incluye infraestructura vial con accesibilidad universal que permita la inclusión de personas con discapacidad, políticas públicas eficientes en materia de movilidad y seguridad vial, con adecuado funcionamiento de las vías públicas en materia de movilidad, establecer bajos niveles de emisiones de gases contaminantes vehiculares buscando el mejoramiento en la calidad del medio ambiente; para ello, es clave entender las necesidades de los habitantes de las distintas delegaciones de la ciudad y proponer iniciativas que las dependencias correspondientes puedan llevar a cabo.

A continuación, se describen los pasos que sigue el programa, basados en el manual interno del área de recepción proporcionado por la entidad; este manual detalla los procedimientos, las tareas a realizar, las responsabilidades de cada parte y las acciones coordinadas necesarias para que el programa funcione de la mejor manera.

Recepción de oficios

1.- Se revisa y/o corrobora que la información a recibir sea dirigida correctamente al Secretario de Movilidad Urbana Sustentable Municipal o Director General de Movilidad Urbana Sustentable Municipal según sea el caso.

En ocasiones el oficio puede ser únicamente una copia de conocimiento.

2.- Una vez que se verifique lo antes mencionado se coloca el sello de recibido con la fecha de recepción; así como hora y antefirma de quien recibe.

3.- En la esquina superior derecha se colocará el número de folio para llevar el control consecutivo de cada uno de los documentos que se recibe en la Dependencia.

4.- Se debe revisar el tema a tratar en cada uno de los oficios para canalizarlo al área correspondiente, ejemplo: Presupuestos, Adquisiciones, Traspasos, Honorarios Asimilables a Salarios, etc., corresponden a la Coordinación Administrativa; Juicios de Amparo, Expedientes del Tribunal Estatal de Justicia Administrativa (TEJA), etc; corresponden al área Jurídica; por otro lado, los temas relacionados con vialidades, seguimiento a peticiones ciudadanas, revisiones de proyectos viales, etc., deben ser atendidos por la Coordinación de Proyectos.

5.- En caso de oficios que deban ser remitidos a otras Dependencias o Direcciones pertenecientes a esta Secretaría, se debe preparar el oficio correspondiente.

Control y salida de oficios

Oficios recibidos

1.- Deben tener el sello de recibido en la página principal del oficio, en caso de que no se tenga espacio para colocarlo, se debe sellar en la última página donde viene la firma del área que lo remite.

2.- Todos los oficios recibidos deben estar resguardados de manera física y digital.

Oficios enviados

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

Seguimiento del Sistema Integral de Atención (SIAT)

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

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

b. Solicitud de bienes y/o servicios

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

Respuesta:

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

El Proyecto No. 2 de Movilidad Urbana Sustentable establece, mediante el “Instructivo Interno del Área de Recepción”, los pasos para gestionar las peticiones, quejas o solicitudes de la ciudadanía en el Sistema Integral de Atención (SIAT).

Pasos para el enlace designado:

1. Solicitar a la Dirección de Tecnologías de la Información tu usuario y contraseña para acceder al portal del SIAT.
2. Una vez que se obtenga la información de usuarios, ingresa al sitio <https://menu.tijuana.gob.mx/Inicio.aspx>.
3. Se dirige a la sección de Reportes Generales, donde encontrarás el apartado Peticiones por Nivel de Usuario. Ahí verás todas las solicitudes recibidas a través del área de Atención Ciudadana, organizadas por fecha de recepción, tema, y el plazo para responder o dar seguimiento en la plataforma.
4. Revisar a detalle cada solicitud y trasladarla al área correspondiente para que le den seguimiento y respuesta para esto todo el proceso debe registrarse en la plataforma.
5. Si el tema no corresponde a esta Dependencia, se indica en el apartado de Seguimiento del portal y se redirige la solicitud al área adecuada.
6. En caso de tener dudas sobre cómo usar la plataforma, se consulta el Manual de Operaciones en la sección de Manuales y Documentos.

La información que se obtiene del seguimiento de estas solicitudes es confiable, ya que el personal del programa es quien se encarga de gestionarla. Atender las peticiones ciudadanas nos ayuda a entender mejor las necesidades de la comunidad y a ofrecer los servicios del programa de manera más efectiva.

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:

| Nivel | Criterios |
|-------|---|
| | Los procedimientos cuentan con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración. |

El Programa de Movilidad Urbana Sustentable presenta un documento llamado “Instructivo Interno del Área de Recepción”, donde señala y determinan los procedimientos, funciones a realizar, delimitar responsabilidades y las acciones coordinadas para el óptimo desempeño de las actividades propias de la dependencia.

El instructivo explica los procedimientos clave, que incluyen: la recepción de oficios, el registro de entradas y salidas de estos documentos, el seguimiento en el Sistema Integral de Atención (SIAT) y la gestión de solicitudes de acceso a la información.

En este sentido, se establece un proceso claro para recibir, registrar y dar seguimiento a las solicitudes. Una vez identificado el tema de cada solicitud, esta se dirige al área correspondiente; es importante destacar que todas las solicitudes recibidas están alineadas con los objetivos del programa y buscan beneficiar a la población objetivo.

Por otro lado, dependiendo del tipo de actividad, el instructivo especifica las funciones a realizar y el área a la que se debe canalizar cada asunto; no obstante, este documento es de uso exclusivo para la gestión interna de la dependencia y no está disponible para el público en general. Aun así, la ciudadanía puede presentar sus peticiones a través de la plataforma del Municipio de Tijuana (<https://t-atiende.tijuana.gob.mx/tramite.aspx>), donde se gestionan diversos tipos de solicitudes que luego son atendidas por la dependencia en el SIAT.

Además, hay casos en los que las personas acuden directamente a las oficinas del programa con sus inquietudes, las cuales se canalizan a las áreas correspondientes, para ello se organizan mesas de trabajo con otras dependencias u organismos, donde se generan propuestas de mejora que posteriormente se dirigen a las áreas adecuadas.

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:

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

El programa Dirección de Movilidad Urbana Sustentable, ha creado un instructivo interno que ayuda a organizar y agilizar su trabajo denominado “Instructivo Interno del Área de Recepción”. Este documento detalla el manejo de las solicitudes que se reciben, asegurando de que todo fluya de manera eficiente y organizada.

Los procedimientos principales se determinan como Recepción de oficios; donde se lleva un registro de los documentos que se reciben; Registro de entrada y salida: se lleva un control de cada documento que entra o sale; Seguimiento en el SIAT: se usa el Sistema Integral de Atención para dar seguimiento a las solicitudes; Atención a solicitudes de información: donde se responde a pedidos de acceso a la información.

Las solicitudes se manejan de la siguiente manera:

1. Recepción y registro: Cuando llega una solicitud, se registra cuidadosamente.
2. Análisis: Se identificamos de qué trata y qué área debe atenderla.
3. Canalización: Se envía al departamento correspondiente para que se resuelva.

Cabe mencionar que todas las solicitudes que recibimos están enfocadas en cumplir los objetivos del programa y en beneficiar a la ciudadanía.

Este documento es de uso exclusivo para el personal de la dependencia, ya que además ayuda a mantener el control interno y a trabajar de manera coordinada. No es un material público, pero eso no significa que la ciudadanía desconozca el proceso.

Si los ciudadanos necesitan hacer una solicitud, puedes usar la plataforma del Municipio de Tijuana: (<https://tatiende.tijuana.gob.mx/tramite.aspx>). Ahí se puede enviar las peticiones, y se le da seguimiento para su atención a través del SIAT.

c. Selección de la población objetivo

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

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

El programa No. 2 de Movilidad Urbana Sustentable define de manera clara los criterios para elegir a su población objetivo y potencial, estos criterios incluyen a hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, comunidades indígenas, la comunidad LGBTTTIQ+ y cualquier persona que, por su situación particular, enfrente alguna forma de exclusión.

Los criterios de elegibilidad están claramente descritos y sin ambigüedades, además, los documentos del programa definen con precisión las características de la población objetivo.

Por eso, el listado electrónico de propuestas, que detalla las obras a realizar, incluye las delegaciones y el número estimado de personas que se beneficiarán directamente con cada proyecto tratando de abarcar el mayor número de beneficiarios posibles.

Además, los criterios de elegibilidad son públicos y están al alcance de todos. Cualquier persona puede presentar una solicitud según las necesidades que tenga, a través de las dependencias correspondientes o las plataformas públicas disponibles.

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

| Nivel | Criterios |
|-------|---|
| | Los procedimientos cuentan con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración. |

El Programa Movilidad Urbana Sustentable, a través del documento “Instructivo Interno del Área de Recepción”, detalla el proceso para dar seguimiento al Sistema Integral de Atención (SIAT), que se encarga de gestionar las peticiones, quejas o solicitudes de la ciudadanía.

La persona asignada para atender estas peticiones, quejas o solicitudes deberá seguir los siguientes pasos:

1. Solicitar a la Dirección de Tecnologías de la Información las credenciales (usuario y contraseña) para acceder al portal del Sistema Integral de Atención (SIAT).
2. Una vez cumplido el requisito anterior, se debe ingresar al portal <https://menu.tijuana.gob.mx/Inicio.aspx>
3. En el siguiente paso, en la sección de Reportes Generales, específicamente en el apartado de Peticiones por Nivel de Usuario, se podrá ver todas las solicitudes recibidas a través del área de Atención Ciudadana. Estas están organizadas por la fecha en que se recibieron, el tema que abordan y el plazo establecido para darles respuesta o seguimiento en el portal.
4. Después de revisar cuidadosamente lo mencionado antes, es necesario enviar la información al área correspondiente para que le den seguimiento y respuesta. Es importante mencionar que todo el proceso debe manejarse a través de la plataforma.
5. Si el asunto no corresponde a esta Dependencia, se debe indicar en el portal, en la sección de Seguimiento, a qué área se tiene que dirigir.
6. Si se tienes alguna duda sobre cómo usar la plataforma, se recomienda apoyarse en el Manual de Operaciones en la sección de Manuales y Documentos.

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

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

El programa ofrece los servicios a la población considerando a toda la ciudad de Tijuana, y estos se dirigen al otorgamiento de la mejorar la movilidad y seguridad vial, por ello toda solicitud proveniente de la ciudadanía se atiende de acuerdo al documento denominado “Instructivo interno del Área de Recepción” además apegado al Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal.

Dicho documento establece los servicios que se proporcionan los cuales se mencionan a continuación:

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

Los servicios están pensados para todas las personas en Tijuana que necesiten apoyo con temas de movilidad o seguridad vial por lo que dicha información está disponible de forma pública, en un lenguaje claro, simple y fácil de entender.

d. Entrega de bienes y/o servicios

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

| | Criterios |
|-------|--|
| Nivel | Los procedimientos cuentan con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración. |

Los servicios que ofrece el programa de Movilidad Urbana Sustentable a los habitantes de Tijuana están centrados en mejorar la movilidad y garantizar la seguridad vial. Por eso, las solicitudes se manejan siguiendo las reglas del “Instructivo Interno del Área de Recepción” y el Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal.

En el reglamento del programa se especifican los servicios que se proporcionan, entre los cuales se incluyen:

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

Los servicios están pensados para todas las personas en Tijuana que necesiten apoyo con temas de movilidad o seguridad vial. Esta información está disponible de forma pública, en un lenguaje claro, simple y fácil de entender.

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: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración. |

En el programa de Movilidad Urbana Sustentable de Tijuana, el objetivo es mejorar la movilidad y la seguridad vial para todos los habitantes de la ciudad; por eso, se trabaja con base en el Instructivo Interno del Área de Recepción y el Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal, asegurándose de atender cada solicitud de manera ordenada y transparente.

Si se tienes una petición, queja o se necesitas algún trámite, el proceso se lleva de la siguiente manera:

1.- Se Ingresa al portal del SIAT y en la sección de Peticiones por Nivel de Usuario, se encuentra todas las solicitudes recibidas a través de Atención Ciudadana, organizadas por:

- Fecha de recepción.
- Tema.
- Plazo para seguimiento o respuesta.

2.- Cada caso se revisa a detalle para darle seguimiento. Todo el proceso queda registrado en la plataforma.

3.- Si la solicitud no corresponde a esta área, se indica en el apartado de Seguimiento y se orienta hacia la dependencia correcta.

Además, el programa trabaja en propuestas que responden a las necesidades de las diferentes delegaciones de Tijuana. Analizamos qué obras, proyectos o estudios se requieren en temas de movilidad y seguridad vial, y los planteamos a las dependencias correspondientes para que se hagan realidad.

Los servicios están pensados para toda la población de Tijuana que necesite apoyo en estos temas, por ello toda la información está disponible de forma pública, con un lenguaje claro, sencillo y fácil de entender.

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

Respuesta:

El programa de Movilidad Urbana Sustentable en Tijuana busca mejorar la movilidad y la seguridad vial en la ciudad, para lo cual realiza proposiciones de proyectos, estudios y obras que se envían a las instancias correspondientes para su ejecución, trabajando de la mano con las dependencias responsables.

Sus principales actividades incluyen:

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

Para lograrlo, es esencial una buena coordinación con otras dependencias. Sin embargo, la falta de recursos financieros y materiales es un obstáculo importante para llevar a cabo estos proyectos.

36. ¿Los procedimientos para la generación de los bienes y/o servicios que entrega el Pp cumplen con las siguientes características?³

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 |
|-------|---|
| | Los procedimientos cuentan con: |
| 4 | Cuatro de los criterios de valoración. |

El programa de Movilidad Urbana Sustentable de Tijuana, el objetivo es mejorar la movilidad y la seguridad vial para todos los habitantes de la ciudad; por eso, se trabaja con base en el Instructivo Interno del Área de Recepción y el Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal, asegurándose de atender cada solicitud de manera ordenada y transparente.

Si se tienes una petición, queja o se necesitas algún trámite, el proceso se lleva de la siguiente manera:

1.- Se Ingresa al portal del SIAT y en la sección de Peticiones por Nivel de Usuario, se encuentra todas las solicitudes recibidas a través de Atención Ciudadana, organizadas por:

- Fecha de recepción.
- Tema.
- Plazo para seguimiento o respuesta.

2.- Cada caso se revisa a detalle para darle seguimiento. Todo el proceso queda registrado en la plataforma.

3.- Si la solicitud no corresponde a esta área, se indica en el apartado de Seguimiento y se orienta hacia la dependencia correcta.

Además, el programa trabaja en propuestas que responden a las necesidades de las diferentes delegaciones de Tijuana. Analizamos qué obras, proyectos o estudios se requieren en temas de movilidad y seguridad vial, y los planteamos a las dependencias correspondientes para que se hagan realidad.

Los servicios están pensados para toda la población de Tijuana que necesite apoyo en estos temas, por ello toda la información está disponible de forma pública, con un lenguaje claro, sencillo y fácil de entender.

³ Estas acciones podrían entenderse como actividades de la MIR, en caso de que aplique

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:

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

Los servicios que ofrece el programa de Movilidad Urbana Sustentable a los habitantes de Tijuana están centrados en mejorar la movilidad y garantizar la seguridad vial. Por eso, las solicitudes se manejan siguiendo las reglas del “Instructivo Interno del Área de Recepción” y el Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal.

En el reglamento del programa se especifican los servicios que se proporcionan, entre los cuales se incluyen:

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

Los servicios están pensados para todas las personas en Tijuana que necesiten apoyo con temas de movilidad o seguridad vial. Esta información está disponible de forma pública, en un lenguaje claro, simple y fácil de entender.

e. Mejora y simplificación regulatoria

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

Respuesta:

El Programa 02 Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable, fue creada en 2017 junto con su Reglamento Interno, sin embargo en al año 2021, este reglamento tuvo algunos cambios importantes, uno de ellos fue, el artículo 4 en el cual se eliminó al Instituto Metropolitano de Planeación (IMPLAN) de las funciones y responsabilidades de la propia Secretaría; también se modificó el artículo 35, quitando a esta misma dependencia de la lista de entidades paramunicipales con las que la Secretaría debía coordinarse, derivado de lo anterior se puede determinar que dichos cambios se hicieron para actualizar el reglamento de la Secretaría, que tiene como base los principios del Plan Integral de Movilidad Urbana, poniendo siempre en primer lugar los medios de transporte más prácticos y eficientes.

El programa ha estado trabajando en la creación de sus manuales internos, y uno de los más importantes es el “Instructivo Interno del Área de Recepción”, lo que este documento busca es aclarar los procedimientos, definir las tareas, establecer responsabilidades y coordinar acciones para que las actividades de la dependencia se realicen de la mejor manera posible.

Con esto, se logra explicar de forma clara qué funciones debe cumplir cada persona y cómo llevar a cabo los procedimientos de manera formal. Hasta ahora, los procesos que se han desarrollado incluyen:

- Recepción de oficios.
- Control de entrada y salida de oficios.
- Seguimiento del Sistema Integral de Atención (SIAT).
- Seguimiento a solicitudes de acceso a la información.

El trabajo en estos temas ha ayudado a que los procesos sean más rápidos y eficientes, además de facilitar que la población tenga un mejor acceso a la información. Es importante mencionar que el instructivo aún está en proceso de desarrollo, por lo que se seguirán incorporando nuevos procedimientos para incluir otras actividades clave del programa.

f. Presupuesto del Pp

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

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

El Programa de Movilidad Urbana Sustentable implementa un procedimiento estructurado para identificar y cuantificar los gastos asociados a la generación de bienes y servicios que ofrece. Este enfoque permite un análisis detallado del cumplimiento de los criterios de valoración, garantizando una gestión responsable y eficiente de los recursos.

El presupuesto del programa se organiza por capítulos de gasto y fuentes de financiamiento, lo que facilita una administración clara y transparente. A continuación, se detalla su estructura:

| Clasificación por objeto del gasto | | | | |
|--|------------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|
| Capítulo de gasto | Aprobado | Modificado | Devengado | Subejercicio |
| 10,000 Servicios personales | \$33,036,652.77 | \$40,433,997.27 | \$9,339,231.16 | \$31,094,766.11 |
| 20,000 Materiales y suministros | \$320,977.67 | \$0.00 | \$153,215.40 | \$113,442.56 |
| 30,000 Servicios generales | \$2,457,108.67 | \$0.00 | \$26,991.66 | \$2,409,679.34 |
| 50,000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles | \$128,908.66 | \$0.00 | | \$108,750.00 |
| TOTAL | \$35,943,647.77 | \$40,433,997.27 | \$9,519,438.22 | \$33,726,638.01 |

Fuentes de Financiamiento:

| Fuentes de Financiamiento | Presupuesto Aprobado |
|--------------------------------|------------------------|
| Recursos Fiscales | \$ 5,229,713.26 |
| Participaciones Federales | \$24,157,517.94 |
| Participaciones Estatales 2025 | \$ 3,649,421.57 |
| TOTAL | \$33,036,652.77 |

Este desglose permite un seguimiento riguroso y un control efectivo del gasto, asegurando que los recursos se utilicen de manera eficiente y transparente, en línea con los objetivos del programa.

El programa mantiene una alineación clara entre los capítulos de gasto y las actividades realizadas, asegurando que cada recurso contribuya directamente a los objetivos establecidos, esto permite optimizar el impacto de los recursos y mejora la eficiencia operativa.

Además, el Pp realiza estimaciones de gasto unitario, calculando los costos totales en relación con la población atendida, lo que permite evaluar la eficiencia identificando oportunidades para mejorar la asignación de recursos y la calidad de los servicios ofrecidos.

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

Respuesta:

El programa de Movilidad Urbana Sustentable para el año 2025 cuenta con un presupuesto asignado de \$33,036,652.77 pesos, cuya estructura financiera revela una marcada dependencia de los recursos federales, que representan el 67.2% del total; los recursos fiscales, que aportan un 22.4%, y las participaciones estatales, que contribuyen con el 10.4% componente el total del recurso.

Esta distribución pone en evidencia un desafío importante para el programa, ya que la elevada dependencia de fondos federales y limita la capacidad de generar ingresos propios, lo que podría condicionar su autonomía y sostenibilidad en el largo plazo, especialmente en un contexto donde la gestión eficiente de recursos locales se vuelve cada vez más relevante para garantizar la continuidad y el impacto de las iniciativas de movilidad urbana.

g. Sistematización de la información

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

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

El Pp cuenta con sistemas informáticos y herramientas institucionales que son clave para gestionar y operar el programa de manera eficiente, estos sistemas permiten hacer un seguimiento detallado del Programa Operativo Anual (POA) y del presupuesto, uno de ellos es el Sistema Integral de Presupuesto y Patrimonio (SIPP) donde se registra todos los movimientos contables y presupuestales, lo que facilita verificar y validar la información con precisión.

Derivado de estos sistemas, se puede presentar informes trimestrales sobre los avances financieros y, al cierre del ejercicio, se consolida todo en la cuenta pública, estas herramientas son confiables, ya que están alineadas con la Ley General de Contabilidad Gubernamental (LGCG) y las normas del Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC).

Además, el SIPP trabaja de la mano con la Tesorería Municipal, lo que asegura que no exista diferencias en los datos reportados; todos los sistemas están conectados entre sí, diseñados para que la información fluya sin problemas entre los distintos módulos. Esto crea una sincronización automática que mantiene los datos actualizados y consistentes en todo momento.

h. Transparencia y rendición de cuentas

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

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

El programa se preocupa por ser transparente y rendir cuentas, poniendo a disposición de todos los ciudadanos o personas interesadas, la información sobre cómo funciona y qué resultados obtiene.

A través del portal de transparencia en internet (<https://semov.tijuana.gob.mx/>), cualquier persona puede acceder a datos actualizados y conocer más sobre las acciones del programa. Además, existe la Consulta Pública, que permite revisar las obligaciones de transparencia, y la Plataforma Nacional de Transparencia (<http://www.plataformadetransparencia.org.mx>) facilita el seguimiento a solicitudes de información.

En estos sitios, puedes encontrar documentos importantes, como el Reglamento de la Administración Pública Municipal del Ayuntamiento de Tijuana, que están disponibles para que cualquiera los consulte.

Es por ello que toda la información financiera, como el presupuesto asignado y los reportes trimestrales de gastos, está publicada en la sección de transparencia del sitio web del programa, además si se necesita algo más específico, los ciudadanos siempre pueden solicitar esa información directamente.

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:

El Programa se preocupa por mantener un gobierno abierto, cercano a la gente, con la accesibilidad los programas que ofrece y promueve el uso de tecnología innovadora.

Por ejemplo, para asegurarse de que las solicitudes de información se manejen bien, el Programa sigue un procedimiento claro que está escrito en el Instructivo Interno del Área de Recepción. Ahí se detalla cómo se da seguimiento a cada solicitud, y con el apoyo del equipo jurídico de la Secretaría, se revisa todo lo necesario para responder de forma eficiente. Todo esto está pensado para que el proceso sea rápido y confiable.

Por otro lado, el Programa se preocupa por compartir información de manera abierta y fácil de entender. Publica datos en formatos que cualquiera puede usar o analizar, y se asegura de que esta información sea pública, confiable y accesible para todos.

Para lograr la participación ciudadana, el Pp se basa en el Reglamento de la Administración Pública Municipal del Ayuntamiento de Tijuana en su artículo 27 BIS, que establece que la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable debe invitar a la comunidad a involucrarse en los planes y programas de movilidad, con ello permite que la ciudadanía tenga la oportunidad de opinar y ser parte de las decisiones que afectan su ciudad.

► **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:

| Nivel | Criterios |
|-------|--------------------------------------|
| | Los instrumentos cuentan con: |
| 3 | Tres de los criterios de valoración. |

El programa de Movilidad Urbana Sustentable trabaja para mejorar la movilidad y la seguridad vial en Tijuana, proponiendo obras, a través de proyectos y estudios que luego se envían a las áreas correspondientes para que las lleven a cabo, derivado de lo anterior, se puede determinar que el programa dentro de sus ASM atendidas de la evaluación anterior diseño una herramientas propia para evaluar la satisfacción de la ciudadanía una vez que se realizan estos proyectos, y se pretende que esa tarea la realizan las dependencias encargadas de ejecutarlos.

Dicha encuesta obtiene información sobre el trámite realizado, la fecha, así como el nivel de satisfacción sobre el trato de los servidores públicos otorgantes, la facilidad de acceso al servicio y el tiempo de respuesta a este; la cual está en proceso de aplicación por parte de las dependencias encargadas de las obras, por lo que se está en espera de los resultados para determinar si son válidos y representativos. Por lo que cumple con 3 de los criterios de valoración, quedando pendiente el inciso d) los resultados se utilizan para mejorar la gestión del Pp.

Derivado de lo anterior Se recomienda (**Sugerencia de Mejora 5**) pedir a las dependencias que lleven a cabo las obras que compartan los resultados de una encuesta sobre la opinión de la población una vez que los proyectos estén terminados. Esto ayudaría a entender qué tan satisfechos están los beneficiarios y a evaluar si el proyecto tuvo un impacto positivo en la ciudadanía.

► 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 Programa de Movilidad Urbana Sustentable refleja sus progresos en alcanzar su meta principal y en cómo contribuye a objetivos más amplios a través de reportes de indicadores. Para medir estos avances, se utiliza un Instrumento de Seguimiento de Desempeño (ISD) que incluye herramientas como la Matriz de Indicadores de Resultados y la Ficha del Indicador del Desempeño (FID). Con ellas, se mide cómo el programa avanza hacia su objetivo central y cómo aporta a metas más grandes. Además, estos documentos permiten hacer un seguimiento del propósito del programa, revisando los informes de las actividades que se llevan a cabo para cumplirlo.

Al analizar estos reportes, queda claro que los indicadores del ISD son relevantes y fáciles de entender. Cada uno está bien definido, con un método de cálculo claro y sin ambigüedades. También son indicadores que se pueden monitorear de forma consistente, ya que los datos se recopilan de manera sistemática y se actualizan regularmente, lo que permite evaluarlos y verificarlos de manera independiente.

Sería muy valioso que se realizaran evaluaciones externas que midan su impacto ya que este tipo de evaluaciones, especialmente para programas que operan bajo reglas específicas. Compartir los resultados de estas evaluaciones no solo fortalecería la transparencia, sino que también ayudaría a consolidar un gobierno enfocado en resultados y comprometido con rendir cuentas a la ciudadanía. Además, tomar en cuenta las recomendaciones que surjan de estas revisiones sería clave para seguir mejorando los procesos del programa.

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. |

En 2024, el Programa de Proyectos (Pp) logró cumplir al 100% con las metas establecidas en su Plan Operativo Anual (POA); este avance demuestra que el programa está cada vez más cerca de alcanzar su objetivo principal y de contribuir a metas más amplias, por lo que se puede inferir que los indicadores del Sistema de Seguimiento y Evaluación (ISD) reflejan este progreso, pero también nos invitan a analizar si son lo suficientemente claros, relevantes y fáciles de monitorear para evaluar tanto el objetivo central como la contribución a los propósitos más grandes del Pp.

En cuanto al avance presentado mediante documento primer avance trimestral programático del ejercicio fiscal 2025, se muestra un avance del 25% en cada una de los componentes y sus acciones que se enfocan en cumplir con el fin propio del programa establecido en la Matriz de Indicadores de Rendimiento (MIR) 2025.

Al analizar el Indicador del Fin “Mejorar la calidad de vida, bienestar y medio ambiente sustentable en la Ciudad de Tijuana”, podemos determinar que este indicador mide porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y seguridad vial, 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.

Al analizar también el propósito del programa “Fortalecer en materia de movilidad sustentable y seguridad vial a la ciudad de Tijuana” podemos determinar que este indicador busca medir el porcentaje de población beneficiada, sin embargo en la documentación soporte del programa no se encontró evidencia de que se lleve un registro puntual de las obras o acciones conjuntamente con la población favorecida, toda vez que el programa no cuenta con herramientas propias para evaluar la satisfacción de la ciudadanía una vez que se realizan estos proyectos, ya que esa tarea la realizan las dependencias encargadas de ejecutarlos.

Por lo anteriormente descrito se soporta más la recomendación sugerida número 4, por otro lado, se puede mencionar que, 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 que se benefician de la movilidad y seguridad vial.

Se recomienda (**sugerencia de mejora 6**) para que el indicador del Fin sea relevante y refleje adecuadamente la contribución a la mejora en la calidad de vida, se debe considerar un indicador más integral; con una combinación de indicadores, porcentaje en la reducciones en los tiempos de traslados, porcentaje de disminución la calidad del aire, ya que estos indicadores deben ser realmente monitoreables y proporcionar una visión más completa del impacto del programa 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:

- **Con evidencia.** Seleccionar un nivel partiendo de los criterios de la tabla siguiente y justificar la respuesta atendiendo los numerales de la sección de “Consideraciones”.

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | Porcentaje de indicadores con un avance satisfactorio: |
| 4 | De 75% a 100% |

El Programa presentó un avance satisfactorio respecto de sus metas plasmadas en el documento denominado Matriz de Indicadores de Rendimiento (MIR) donde documentas cada uno de los avances de acuerdo con la fecha de corte analizado que corresponde al primer trimestre del año 2025.

Los resultados de avance registrado y reportados por parte del programa son los siguiente:

| Nivel de objetivo | Nombre del objetivo | Medición | Meta | Avance al 31 marzo 2025 |
|-------------------|---|------------|------|-------------------------|
| Fin | Mejorar la calidad de vida, bienestar y medio ambiente sustentable en la ciudad de Tijuana | Anual | 100% | 25% |
| Propósito | Fortalecer en materia de movilidad sustentable y seguridad vial a la ciudad de Tijuana | Semestral | 50% | 25% |
| Componente 1 | Actividades para la mejora de la cultura y seguridad vial en la ciudadanía | Trimestral | 25% | 25% |
| Componente 2 | Infraestructura vial con accesibilidad universal | Trimestral | 25% | 25% |
| Componente 3 | Elaboración de políticas públicas eficientes en materia de movilidad y seguridad vial | Trimestral | 25% | 25% |
| Componente 4 | Propuestas viales de reducción de emisiones de gases contaminantes vehiculares | Trimestral | 25% | 25% |
| Actividad C1A1 | Acciones de difusión de los derechos y obligaciones de los sujetos activos de movilidad | Trimestral | 25% | 25% |
| Actividad C2A1 | Elaboración de propuestas conceptuales para el correcto desplazamiento de los sujetos activos de movilidad peatonal y no motorizada | Trimestral | 25% | 25% |
| Actividad C3A1 | Acciones de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial | Trimestral | 25% | 25% |
| Actividad C4A1 | Propuestas viales para la disminución de los tiempos de traslado en el municipio | Trimestral | 25% | 25% |

Considerando el primer corte trimestral del ejercicio 2025 se concluye que la ejecución de los objetivos y actividades planificadas para mejorar la mejorar la calidad de vida, bienestar y medio ambiente sustentable en la Ciudad de Tijuana muestra un avance significativo en el logro del objetivo principal del programa, derivado de haber logrado un cumplimiento total de todos los componente y acciones 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:

| Nivel | Criterios |
|-------|--|
| | 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 2023 concluyó que el programa cuenta con un diseño sólido, con metas y objetivos claros, vinculados a instrumentos de planeación superiores y complementarios a otros programas sectoriales, identificando adecuadamente la población objetivo (67% de cobertura) y justificando sus actividades mediante una planeación sustentada.

Sin embargo, se recomendó mejorar la definición del problema central en el Árbol de Problemas, especificar la población objetivo en el Programa Operativo Anual, incluir una clave única para estudios y proyectos, desarrollar un sistema informático para el control de datos, documentar información de la población no beneficiada, y estimar el presupuesto a tres años con metas de cobertura e indicadores claros, para fortalecer la consistencia, focalización y seguimiento de resultados.

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:

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 2023 concluyó que el programa cuenta con un diseño sólido, con metas y objetivos claros, vinculados a instrumentos de planeación superiores y complementarios a otros programas sectoriales, identificando adecuadamente la población objetivo (67% de cobertura) y justificando sus actividades mediante una planeación sustentada.

Sin embargo, se recomendó mejorar la definición del problema central en el Árbol de Problemas, especificar la población objetivo en el Programa Operativo Anual, incluir una clave única para estudios y proyectos, desarrollar un sistema informático para el control de datos, documentar información de la población no beneficiada, y estimar el presupuesto a tres años con metas de cobertura e indicadores claros, para fortalecer la consistencia, focalización y seguimiento de resultados.

Es fundamental destacar la relevancia de llevar a cabo evaluaciones externas a los programas sujetos a reglas de operación, así como de difundir sus resultados. Esta práctica fortalece un gobierno orientado a resultados, transparente y comprometido con la rendición de cuentas hacia la ciudadanía. Por ello, es clave tomar en cuenta las recomendaciones derivadas de esta evaluación para optimizar y perfeccionar sus procesos.

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

Criterios de valoración:

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

Respuesta:

- **No Aplica.**

El Programa 02 " Movilidad Urbana Sustentable" no se ha sometido a evaluaciones de impacto, esto debido a las condiciones y características que se requieren para su aplicación. El CONEVAL estipula en Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales que la Evaluación de Impacto identifica con metodologías rigurosas el cambio en los indicadores a nivel de resultados atribuibles a la ejecución del programa. La importancia de esta evaluación radica en la medición de los efectos netos del programa sobre los beneficiarios, cuyos resultados permiten obtener conclusiones importantes acerca de la eficacia de éste para resolver el problema al que está enfocado. Antes de su realización se debe de contar con un diagnóstico previo, ya que este tipo de evaluaciones consideran los siguientes aspectos:

- Demanda un mayor tiempo y costo en su desarrollo.
- No todos los programas presupuestarios cuentan con las condiciones necesarias en términos de información sobre beneficiarios y no beneficiarios o de mediciones del antes y después de la intervención.
- El CONEVAL no define una periodicidad para su aplicación.
- El principal reto es determinar qué habría pasado con los beneficiarios si el programa no hubiera existido.
- Permiten medir, mediante el uso de metodologías rigurosas, los efectos que el programa puede tener sobre la población beneficiaria y si dichos efectos son atribuibles a su intervención.
- Aporta información a todos los involucrados sobre la efectividad de los programas.

Para mayor información se puede consultar en:

https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Metodologia/Paginas/Metodologia_de_las_Evaluaciones.aspx

https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Metodologia/Documents/Guion_Analisis_de_Factibilidad.pdf

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

Respuesta:

- **No Aplica.**

El Programa 02 " Movilidad Urbana Sustentable" no se ha sometido a evaluaciones de impacto, esto debido a las condiciones y características que se requieren para su aplicación. El CONEVAL estipula en Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales que la Evaluación de Impacto identifica con metodologías rigurosas el cambio en los indicadores a nivel de resultados atribuibles a la ejecución del programa. La importancia de esta evaluación radica en la medición de los efectos netos del programa sobre los beneficiarios, cuyos resultados permiten obtener conclusiones importantes acerca de la eficacia de éste para resolver el problema al que está enfocado. Antes de su realización se debe de contar con un diagnóstico previo, ya que este tipo de evaluaciones consideran los siguientes aspectos:

- Demanda un mayor tiempo y costo en su desarrollo.
- No todos los programas presupuestarios cuentan con las condiciones necesarias en términos de información sobre beneficiarios y no beneficiarios o de mediciones del antes y después de la intervención.
- El CONEVAL no define una periodicidad para su aplicación.
- El principal reto es determinar qué habría pasado con los beneficiarios si el programa no hubiera existido.
- Permiten medir, mediante el uso de metodologías rigurosas, los efectos que el programa puede tener sobre la población beneficiaria y si dichos efectos son atribuibles a su intervención.
- Aporta información a todos los involucrados sobre la efectividad de los programas.

Para mayor información se puede consultar en:

https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Metodologia/Paginas/Metodologia_de_las_Evaluaciones.aspx

https://www.coneval.org.mx/EvaluacionDS/Metodologia/Documents/Guion_Analisis_de_Factibilidad.pdf

► Análisis FODA

Como parte de la evaluación del Programa de Movilidad Urbana Sustentable de Tijuana, se presenta el análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) para identificar los elementos clave que impulsan o limitan el cumplimiento de sus objetivos.

A continuación, presentamos los resultados organizados en cuatro módulos principales:

Diseño (Preguntas 1-14)

Fortalezas

Este programa tiene una base sólida gracias a su diagnóstico detallado, que identifica claramente los problemas de movilidad en Tijuana, sus causas y efectos, respaldado por un marco legal y el "Árbol de Problemas". Además, está bien alineado con el Plan Nacional de Desarrollo y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, lo que le da coherencia estratégica. La definición de su población objetivo es otro punto fuerte: abarca al 67% de los habitantes (15-64 años) e incluye a grupos vulnerables, como personas con discapacidad o comunidades indígenas, promoviendo la inclusión. También destaca su sistema de indicadores, con la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) y las Fichas de Indicadores de Desempeño, que son claros y medibles. Por último, su enfoque en sostenibilidad, alineado con el ODS 11 de ciudades sostenibles, refuerza su relevancia al promover transporte de bajas emisiones e infraestructura accesible.

Oportunidades

El programa puede aprovechar la complementariedad con otros programas, como el de Apoyo a la Infraestructura Urbana o el Fondo Metropolitano, para potenciar sus proyectos. Hay una gran oportunidad para fortalecer la colaboración con gobiernos federal y local, lo que mejoraría la implementación de políticas de movilidad. Además, el uso de plataformas tecnológicas como SIPRO abre la puerta a un monitoreo más transparente y en tiempo real. El creciente interés global en la movilidad urbana sostenible también es una ventaja, ya que podría atraer más recursos o apoyo técnico. Finalmente, involucrar a comunidades diversas, como la LGTBTTIQ+ o indígenas, puede enriquecer el impacto social del programa y hacerlo más inclusivo.

Debilidades

A pesar de sus fortalezas, el programa tiene áreas por mejorar. La documentación no siempre es completa, pues faltan detalles sobre dónde se guardan los documentos físicos o enlaces web para verificar indicadores. La coordinación entre niveles de gobierno es débil, lo que dificulta la ejecución eficiente. También enfrenta limitaciones de financiamiento, como señalan estudios del IMCO e ITDP, que restringen su alcance. No cuenta con un sistema claro para actualizar los datos de la población atendida, lo que podría generar imprecisiones. Además, no hay un proceso formal para revisar periódicamente metas y acciones, lo que podría desfasar los objetivos. El programa depende de otras dependencias para ejecutar obras, lo que reduce su control. La falta de datos precisos sobre la población atendida, debido al corte trimestral, es otra limitación. Por último, la accesibilidad de los indicadores se ve afectada por la omisión de enlaces web específicos.

Amenazas

El programa enfrenta varios riesgos externos. Sin una buena coordinación, podría haber solapamientos con otros programas similares, reduciendo su eficiencia. La inestabilidad presupuestal, con posibles recortes en fondos federales o locales, pone en peligro su continuidad. El rápido crecimiento urbano de Tijuana podría superar las mejoras en infraestructura, agravando el congestionamiento. Cambios en las políticas nacionales o locales podrían desalinear el programa de nuevas prioridades. La falta de aceptación ciudadana, si no se comunica bien, podría frenar los cambios propuestos. El aumento de emisiones y la degradación ambiental son retos para los objetivos de sostenibilidad. La persistencia de problemas de coordinación intergubernamental podría limitar el impacto. Datos inconsistentes o desactualizados amenazan la confiabilidad de los indicadores. Los retrasos en

proyectos de infraestructura por parte de otras dependencias podrían estancar el progreso. Finalmente, una recesión económica podría reducir los recursos disponibles para iniciativas de movilidad.

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

Fortalezas

El programa tiene una base sólida en su planeación estratégica. Todo el proceso para el 2025 está bien documentado, con diagnósticos claros, actas que respaldan las decisiones y un Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal que le da estructura. Además, los documentos como el Programa Operativo Anual (POA) y la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) son una gran fortaleza, porque establecen metas claras y actividades específicas, con revisiones trimestrales que aseguran que no se pierda el rumbo. Por si fuera poco, la gestión de datos es robusta gracias al Sistema Institucional de Programas (SIPRO), que centraliza la información, la mantiene actualizada y garantiza que sea confiable para tomar decisiones. Estos tres pilares hacen que el programa tenga una estructura operativa sólida.

Debilidades

Sin embargo, no todo es perfecto. Una de las principales debilidades es que los indicadores en la MIR no cumplen con el estándar SMART (específicos, medibles, alcanzables, relevantes y con tiempo definido). Por ejemplo, hablar de "propuestas para reducir tiempos de traslado" suena bien, pero es demasiado general y complica medir el impacto real. Otro punto débil es que el programa solo ha pasado por una evaluación en 2024, sin auditorías financieras ni revisiones externas de desempeño, lo que limita la posibilidad de identificar áreas de mejora desde una perspectiva externa.

Además, el hecho de que el programa no ejecute las obras directamente, sino que las canalice a otras dependencias, puede restarle control sobre los resultados finales. La transparencia es otro tema: sin evaluaciones externas, es difícil rendir cuentas de manera clara a la ciudadanía. Los indicadores genéricos, como ya mencioné, son un obstáculo para evaluar el progreso con precisión. Por otro lado, el programa no está aprovechando análisis externos, como estudios o auditorías, que podrían darle nuevas ideas para mejorar. Aunque hay procesos de depuración de datos, depender de pasos manuales siempre abre la puerta a errores si no se vigila de cerca. Finalmente, sin retroalimentación externa, el programa podría estar pasando por alto ineficiencias que afectan su desempeño a largo plazo.

Oportunidades

A pesar de estas debilidades, hay varias oportunidades interesantes. Por ejemplo, empezar a realizar evaluaciones externas de manera regular podría no solo mejorar los procesos, sino también fortalecer la confianza de la ciudadanía al mostrar un compromiso con la transparencia. Un registro claro de Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) de los últimos tres años, sugiere que se está dando seguimiento a recomendaciones pasadas generando un historial de ASM atendidas lo cual también apunta a optimizar procesos. Otra oportunidad clara es adoptar indicadores SMART en la MIR, lo que haría mucho más fácil medir el impacto de las acciones y rendir cuentas con datos concretos. También veo un gran potencial en fortalecer la colaboración con otras dependencias gubernamentales. Si se logran acuerdos más sólidos, el programa podría tener un impacto aún mayor en la movilidad urbana de Tijuana.

Amenazas

Por el lado de los riesgos, hay algunas amenazas que vale la pena tener en el radar. La falta de indicadores SMART y de evaluaciones externas podría llevar a que el programa no cumpla con estándares nacionales o municipales, lo que sería un problema serio. Sin auditorías externas, también existe el riesgo de que la percepción pública sobre el programa se deteriore, porque la rendición de cuentas no es tan clara como podría ser. Finalmente, si no se incorpora retroalimentación externa, el programa podría seguir operando con ineficiencias que no se detectan a tiempo, lo que afectaría su capacidad para cumplir con sus objetivos.

Cobertura y Focalización (Preguntas 24-25)

Fortalezas

Este programa tiene una base sólida que lo hace destacar. Primero, cuenta con una estrategia de cobertura súper bien documentada. Los documentos de planeación estratégica y el diagnóstico usan datos del INEGI para calcular quiénes son la población potencial y objetivo, desglosándolos por género y grupos de edad, lo que da una visión clara de a quién se quiere llegar. Segundo, el presupuesto asignado es un punto fuerte: es suficiente para atender a los 968,740 hombres y 953,783 mujeres identificados como población objetivo, y está alineado con los planes de desarrollo estatal y municipal, lo que le da coherencia. Por último, las metas están muy claras en el Plan Operativo Anual (POA) y se revisan cada tres meses, asegurando que el programa va por buen camino para cumplir su propósito de mejorar la calidad de vida y el medio ambiente en Tijuana. Los resultados del primer corte de 2025 muestran que estas metas son realistas y están funcionando.

Debilidades

Aunque el programa tiene mucho a su favor, hay áreas donde se puede mejorar. Una debilidad importante es que el objetivo general de “mejorar la calidad de vida, bienestar y medio ambiente sustentable” es un poco vago. No está desglosado en indicadores específicos que permitan medir con precisión qué tan bien se está logrando, lo que puede complicar evaluar su impacto real. Otro punto es que, aunque se identifican grupos vulnerables como personas con discapacidad o comunidades indígenas, no hay un mecanismo claro para priorizar su atención según sus necesidades específicas, y eso podría dejar a algunos en desventaja. Finalmente, depender solo de revisiones trimestrales para evaluar el avance puede ser un límite, porque si algo cambia rápido en la ciudad, el programa podría tardar en adaptarse.

Oportunidades

El programa tiene un gran potencial para crecer y marcar la diferencia. Una oportunidad clave es el acceso a datos actualizados del INEGI, que permiten ajustar la estrategia de cobertura para reflejar cómo cambia la población de Tijuana. Además, el enfoque en proyectos de movilidad y seguridad vial es una gran ventaja: Tijuana necesita soluciones sostenibles, y este programa puede liderar el camino en temas como transporte más eficiente o ciudades más verdes. Por último, estar alineado con los planes estatales y municipales abre la puerta a trabajar de la mano con otras dependencias, lo que puede multiplicar el impacto de los proyectos y beneficiar a más personas.

Amenazas

Sin duda el programa presenta desafíos externos que podrían complicar las cosas. El crecimiento poblacional de Tijuana es rápido, y eso podría superar la capacidad del programa para atender a todos, especialmente a los grupos más vulnerables. Otra amenaza es que el presupuesto podría verse afectado en el futuro si las prioridades de los gobiernos estatal o municipal cambian, dejando al programa con menos recursos. Por último, la diversidad de la población objetivo, como los grupos LGBTTTIQ+ o personas con discapacidad, es un reto: Sin estrategias específicas, podría ser difícil garantizar que todos reciban la atención que merecen.

Operación (Preguntas 26-43)

Fortalezas

El programa tiene bases sólidas. Primero, cuenta con un Instructivo Interno del Área de Recepción que organiza todo el proceso de recibir y canalizar solicitudes ciudadanas. Es como una guía clara para no perderse en el papeleo. Segundo, el uso del Sistema Integral de Atención (SIAT) es una ventaja, porque registrar cada petición de manera digital, lo que hace que sea más fácil darle seguimiento y no dejar a nadie fuera. Y tercero, el enfoque en inclusión es un punto fuerte: el programa piensa en personas con discapacidad, comunidades vulnerables y hasta en la comunidad LGBTTTIQ+, asegurándose de que nadie queda fuera por alguna condición u otro aspecto.

Oportunidades

Existe unas amplias oportunidades, por ejemplo, la participación ciudadana puede ser un motor increíble si se aprovecha más. La gente quiere integrarse en los planes de movilidad, y el programa ya tiene el respaldo del Reglamento Municipal para dar esa apertura a participar. Otra oportunidad es mejorar la digitalización. Con sistemas como el SIPP y el SIAT, se puede ir más allá, quizás con una aplicación que facilite a los ciudadanos reportar problemas o seguir sus solicitudes en tiempo real. Y, por último, el enfoque en sostenibilidad está alineado con las tendencias globales. Si el programa logra proyectos que reduzcan emisiones, Tijuana podría ser un referente en movilidad urbana.

Debilidades

Una debilidad grande es la falta de recursos financieros y materiales. Sin suficiente presupuesto, muchas ideas geniales se quedan en proyectos o planes. Otra cosa que pesa es que el Instructivo Interno aún está en desarrollo y no cubre todos los procesos del programa, lo que a veces genera confusión o retrasos. Y, finalmente, la dependencia de otras instancias que realizan los proyectos puede generar los conocidos cuellos de botella ya que, aunque el programa propone obras y estudios, si las otras dependencias no las realizan, todo se frena.

Amenazas

Hay que mencionar también que no todo depende del programa evaluado, la falta de presupuesto constante es una amenaza seria; si no hay recursos, los proyectos se estancan. Otro riesgo es la falta de coordinación interinstitucional. Si las dependencias no se alinean, las propuestas del programa no llegan a nada. Y por último, la baja participación ciudadana en algunos casos puede ser un problema. Aunque hay mecanismos para involucrar a la gente, si no se promueven bien, las iniciativas pueden perder fuerza o no reflejar lo que la comunidad realmente necesita.

Percepción de la Población Atendida (Pregunta 44)

Fortalezas

El programa cuenta con una base sólida para impulsar el desarrollo de la ciudad; su mayor fortaleza radica en su enfoque hacia proyectos y estudios técnicos que buscan mejorar la movilidad y la seguridad vial, demostrando un compromiso genuino con el bienestar de los tijuanaenses.

Oportunidades

Una gran oportunidad es la posibilidad de colaborar con dependencias ejecutoras para obtener resultados de encuestas de satisfacción, lo que permitiría incluir las voces de la ciudadanía en la planeación de futuros proyectos.

Debilidades

A pesar de sus fortalezas, el programa enfrenta desafíos importantes, uno de los principales es la falta de resultados al medir la satisfacción de la población una vez que los proyectos se llevan a cabo, ya que esta tarea depende de otras dependencias y esto limita la capacidad del programa para evaluar directamente el impacto de sus iniciativas.

Amenazas

El programa también enfrenta riesgos que podrían dificultar su avance por ejemplo la falta de control directo sobre la ejecución y evaluación de los proyectos puede llevar a inconsistencias en la calidad de las obras, lo que podría afectar la percepción que la ciudadanía tiene del programa.

Medición de Resultados (Preguntas 45-51)

Fortalezas

El programa destaca por su capacidad para alinear sus objetivos con instrumentos de planeación superiores, como se evidencia en la Evaluación de Consistencia y Resultados 2023; esto permite que sus metas estén bien vinculadas a prioridades nacionales y sectoriales, lo que le da una base sólida para justificar sus acciones.

Oportunidades

Una gran oportunidad para el programa es realizar evaluaciones externas de impacto, como las recomendadas por el CONEVAL, para medir con mayor precisión los efectos netos en la población beneficiaria, esto no solo fortalecería la rendición de cuentas, sino que también proporcionaría datos valiosos para ajustar estrategias.

Debilidades

A pesar de sus fortalezas, el programa presenta limitaciones significativas, el indicador de Fin, que mide la gestión de recursos para movilidad y seguridad vial, no refleja adecuadamente el impacto en la calidad de vida, un concepto amplio que abarca salud, bienestar y satisfacción ciudadana lo que reduce su relevancia para evaluar el objetivo central.

Amenazas

El contexto actual plantea retos importantes. La falta de un sistema para documentar a la población no beneficiada y la ausencia de un presupuesto estimado a tres años, como se señaló en la evaluación de 2023, podrían dificultar la planificación a largo plazo y la ampliación de la cobertura.

► Comparación con ECR anteriores

El análisis FODA actual del Programa de Movilidad Urbana Sustentable muestra avances significativos respecto al anterior, especialmente en la atención de áreas de oportunidad, aunque persisten algunas debilidades y amenazas. En el apartado de Diseño, se fortaleció la definición de la población objetivo, ahora explícitamente inclusiva (67% de habitantes, grupos vulnerables, LGBTTTIQ+, indígenas), abordando la debilidad previa sobre la claridad en los documentos estratégicos. Sin embargo, persisten problemas de documentación incompleta y falta de enlaces para indicadores, junto con amenazas como la inestabilidad presupuestal y el crecimiento urbano descontrolado. La oportunidad de documentar el impacto ambiental se ha reforzado con un enfoque en el ODS 11, pero aún no se concreta un sistema para medir emisiones o calidad del aire.

En Planeación Estratégica, la introducción del Sistema Institucional de Programas (SIPRO) mejora la gestión de datos, atendiendo parcialmente la inconsistencia documental previa. No obstante, los indicadores no cumplen con el estándar SMART, perpetuando la debilidad de metas poco precisas. La oportunidad de evaluaciones externas se mantiene sin aprovechar, y la amenaza de cambios administrativos sigue vigente, ahora agravada por la falta de auditorías externas. En Cobertura y Focalización, la desagregación por género se ha implementado, resolviendo una debilidad anterior, pero el objetivo general sigue siendo vago, limitando la medición del impacto. El crecimiento poblacional continúa como amenaza, complicando la cobertura.

En Operación, el desarrollo del Instructivo Interno y el uso del SIAT han mejorado procesos, atendiendo la debilidad de documentación en desarrollo. Sin embargo, la dependencia de otras instancias para ejecutar obras persiste, al igual que la amenaza de falta de coordinación interinstitucional. La Percepción de la Población muestra avances con la oportunidad de colaborar con dependencias ejecutoras para obtener encuestas de satisfacción, pero la falta de herramientas propias para medir la percepción sigue siendo una debilidad. Finalmente, en Medición de Resultados, la alineación con instrumentos superiores se mantiene como fortaleza, pero el indicador de Fin no refleja el impacto en la calidad de vida, y la falta de evaluaciones externas continúa como debilidad. La amenaza de recortes presupuestales y datos desactualizados sigue sin resolverse.

En resumen, el programa ha avanzado en claridad documental, inclusión y digitalización, pero debe fortalecer indicadores SMART, evaluaciones externas y coordinación interinstitucional para consolidar su impacto.

Resultados 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 | Criterios |
|-------|-------------------------|
| 0 | No cumple. |
| 1 | Cumple con nivel bajo. |
| 2 | Cumple con nivel medio. |
| 3 | Cumple con nivel medio. |
| 4 | Cumple con nivel alto. |

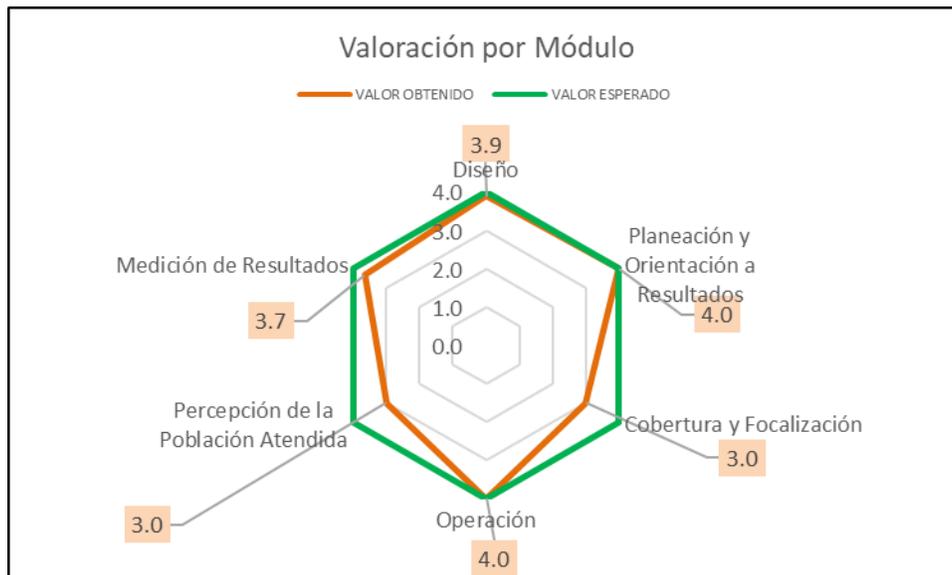
Nota: Los reactivos sin nivel corresponden a preguntas abiertas sin valoración cuantitativa y solo incluye un análisis sustentado en evidencia documental y haciendo explícitos los principales argumentos empleados en el mismo.

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

Valoración

| MÓDULO | PREGUNTAS | TOTAL | VALOR OBTENIDO | VALOR ESPERADO |
|---------------------------------------|-----------|-----------|----------------|----------------|
| Diseño | 1-14 | 14 | 3.9 | 4.0 |
| Planeación y Orientación a Resultados | 15-23 | 9 | 4.0 | 4.0 |
| Cobertura y Focalización | 24-25 | 2 | 3.0 | 4.0 |
| Operación | 26-43 | 18 | 4.0 | 4.0 |
| Percepción de la Población Atendida | 44 | 1 | 3.0 | 4.0 |
| Medición de Resultados | 45-51 | 7 | 3.7 | 4.0 |
| TOTAL | 51 | 51 | 3.6 | 4.0 |

Valoración por Módulo



► Conclusiones

El Programa de Movilidad Urbana Sustentable (Pp) presenta una estructura sólida que busca mejorar la calidad de vida y fomentar la sostenibilidad ambiental en Tijuana. Este programa se alinea con el objetivo de generar información relevante para retroalimentar su diseño, gestión y resultados; sin embargo, persisten retos estratégicos que limitan su impacto pleno.

A continuación, se destacan las conclusiones clave, fundamentadas en el análisis FODA y los módulos evaluados, estos hallazgos estratégicos subrayan la pertinencia del Pp.

Alineación Estratégica y Diseño

El Pp dispone de un diseño robusto, respaldado por un diagnóstico claro y un marco legal que se alinea con el Plan Nacional de Desarrollo y el ODS 11. Su definición inclusiva de la población objetivo, que abarca al 67% de los habitantes, incluidos grupos vulnerables, representa un avance significativo, sin embargo, la falta de documentación completa y la ausencia de un sistema para actualizar datos poblacionales limitan la precisión y transparencia.

Recomendación: Formalizar procesos de revisión periódica de metas y digitalizar el acceso a indicadores para fortalecer la coherencia estratégica.

Planeación y Orientación a Resultados

La planeación institucionalizada, soportada por el SIPRO y la MIR, asegura una gestión de datos confiable, no obstante, los indicadores actuales no cumplen con el estándar SMART, lo que dificulta la medición de impactos concretos; además, la falta de evaluaciones externas recurrentes impide identificar ineficiencias a tiempo.

Recomendación: Adoptar indicadores SMART y programar auditorías externas anuales para optimizar la toma de decisiones.

Cobertura y focalización

La identificación precisa de la población objetivo, desglosada por género y grupos vulnerables, es una fortaleza del Pp. Sin embargo, el objetivo general es un poco vago y la dependencia de revisiones trimestrales restringen la adaptabilidad del programa; el crecimiento poblacional de Tijuana representa un riesgo significativo para la cobertura.

Recomendación: Desglosar el objetivo en indicadores específicos y priorizar estrategias para grupos vulnerables.

Operación

Los procesos operativos, apoyados por el SIAT y el Instructivo Interno, son eficientes. Sin embargo, depender de otras dependencias para ejecutar obras genera cuellos de botella. Además, la falta de recursos financieros limita el alcance del programa.

En resumen, el Programa de Movilidad Urbana Sustentable tiene un gran potencial, pero requiere ajustes estratégicos y operativos para maximizar su impacto en Tijuana.

► **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: | 02 Movilidad Urbana Sustentable | | | |
|---|--|--|--|-----------------------|
| Objetivo central del Pp evaluado: | Fortalecer en materia de movilidad sustentable y seguridad vial en la ciudad de Tijuana | | | |
| a) Valoración de la alineación establecida | | | | |
| Programa derivado | Objetivo prioritario | Estrategia prioritaria | Contribución del Pp | Valoración |
| Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 | 2.8 “Fortalecer la rectoría y vinculación del ordenamiento territorial y ecológico de los asentamientos humanos y de la tenencia de la tierra, mediante el uso racional y equilibrado del territorio, promoviendo la accesibilidad y la movilidad eficiente”. | 2.8.3 que dice: “Fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada”. | Fortaleciendo la movilidad sustentable y seguridad vial a la ciudad de Tijuana | 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 | 1. Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal | 1.1 Mejorar el estado físico de la Red Carretera Federal a través de la conservación y reconstrucción para aumentar el bienestar, la conectividad y seguridad de los usuarios de la infraestructura carretera. | Fortaleciendo la movilidad sustentable y seguridad vial a la ciudad de Tijuana | 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: | | | Movilidad Urbana Sustentable | | | | | Modalidad y clave: | | | 2P Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas | | | | | |
| Objetivo central del Pp evaluado: | | | Fortalecer en materia de movilidad sustentable y seguridad vial en la ciudad de Tijuana | | | | | | | | | | | | | |
| Vinculación establecida por el Pp | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| | | | | | | | | | | X | | | | | | |
| ODS | | Meta Vinculación | | | | | Vinculación | | | | | Valoración de la vinculación (instancia evaluadora) | | | | |
| 11: Ciudades y comunidades sostenibles de la Agenda 2030 | | Meta 11.1 Proporcionar sistemas de transporte sostenibles (Meta 11.2), fomentar la urbanización inclusiva (Meta 11.3), reducir el impacto ambiental (Meta 11.6), fortalecer vínculos territoriales (Meta 11.a) y aumentar la resiliencia ante desastres (Meta 11.b), presentan coincidencias claras con las prioridades del Pp, que incluyen agua, saneamiento, movilidad y planeación sostenible. | | | | | Objetivo "Fortalecer en materia de movilidad sustentable y seguridad vial en la ciudad de Tijuana". | | | | | Alineación pertinente | | | | |
| Propuesta de vinculación de la instancia evaluadora | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ODS | | Meta | | Vinculación | | | | | Justificación de la propuesta (instancia evaluadora) | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |

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?

- | | | |
|-------------------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> | Existe un procedimiento específico y está documentado. | <i>Indicar el nombre del documento</i> |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Existe un procedimiento específico, pero no está documentado. | _____ |
| <input type="checkbox"/> | Se encuentra normado en alguna Ley, Lineamiento, ordenamiento institucional u otro. | |

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

| Integración | Actualización | Depuración |
|---|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Establece una estructura homologada de la información. | <input checked="" 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: <u>ANUAL</u></i> | <input checked="" 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

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

- | | |
|-------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | Sí, <i>Indicar el nombre del sistema:</i> _____. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | No, <i>Seleccione el procedimiento manual que realiza el Pp:</i> |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <i>Utiliza una base de datos en Excel, Access, SPSS u otro programa informático.</i> |
| <input type="checkbox"/> | <i>Cuenta con Registros Administrativos que almacena en físico o escaneados.</i> |

4. La información del padrón:

- | | | |
|-------------------------------------|--|---------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Está disponible para consulta interna. | <i>Indique la liga del sitio web:</i> |
| <input type="checkbox"/> | Está disponible para consulta pública. | |

Seguridad de la información

5. La información del padrón, ¿contiene datos sensibles? | 6. ¿El procedimiento contempla un mecanismo que garantice la seguridad de la información?

- | | | | |
|-------------------------------------|----|-------------------------------------|----|
| <input type="checkbox"/> | Sí | <input type="checkbox"/> | Sí |
| <input checked="" type="checkbox"/> | No | <input checked="" type="checkbox"/> | No |

Comentarios u observaciones de la instancia evaluadora

Se recomienda la implementación de un sistema documentado para la depuración, actualización y registro de la población atendida que permita garantizar un seguimiento preciso y eficiente de la población atendida.

Anexo 4. Instrumentos de Seguimiento del Desempeño

Características del Instrumento de Seguimiento del Desempeño

| Criterio | Respuesta | Nombre del indicador | Definición | Método de cálculo | Unidad de medida | Frecuencia de medición | Línea base | Comportamiento del indicador | Parámetro de Semaforización |
|--|-----------|---|--|--|------------------|------------------------|------------|------------------------------|-----------------------------|
| El cambio producido en la población objetivo derivado de la ejecución del Pp | Sí | Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y seguridad vial | Impulsar las políticas públicas en materia municipal para el mejoramiento de la movilidad y seguridad vial | Total de recursos gestionados /total de recursos autorizados por 100% | Porcentaje | Anual | 0 | Ascendente | Sí |
| La cobertura de la población objetivo | Sí | Porcentaje de población beneficiada | La población de la ciudad de Tijuana debe ser fortalecida en materia de movilidad y seguridad vial | Total de población beneficiada /total de población objetiva seleccionada*100 | Porcentaje | Semestral | 0 | Ascendente | Sí |
| La generación y/o entrega de los bienes y/o servicios | Sí | Porcentaje de actividades para la mejora de la cultura y seguridad vial | Actividad para la mejora de la cultura y seguridad vial en la ciudadanía | Total del avance de actividades presentadas /total de avance de actividades elaboradas por 100% | Porcentaje | Trimestral | 0 | Ascendente | Sí |
| | Sí | Elaboración de propuestas conceptuales | Infraestructura vial con accesibilidad universal | Total de propuestas conceptuales presentadas /total de propuestas conceptuales elaboradas por 100% | Porcentaje | Trimestral | 0 | Ascendente | Sí |
| | Sí | Elaboración de políticas públicas | Elaboración de políticas públicas eficientes en materia de movilidad y seguridad vial | Total de políticas públicas presentadas /total de políticas públicas elaboradas por 100% | Porcentaje | Trimestral | 0 | Ascendente | Sí |
| | Sí | Elaboración de propuestas conceptuales | Propuestas viales de reducción de emisiones de gases contaminantes vehiculares | Total de propuestas conceptuales presentadas /total de propuestas conceptuales elaboradas por 100% | Porcentaje | Trimestral | 0 | Ascendente | Sí |

Anexo 4. Instrumentos de Seguimiento del Desempeño

| | | | | | | | | | |
|---|----|--|--|--|------------|------------|---|------------|----|
| La gestión de los principales procesos y/o actividades del Pp | Sí | Porcentajes de acciones de difusión realizadas | Elaboración de campañas de los derechos y obligaciones de los sujetos activos de movilidad | Total de acciones presentadas /total de acciones elaboradas por 100% | Porcentaje | Trimestral | 0 | Ascendente | Sí |
| | Sí | Elaboración de propuestas conceptuales | Elaboración de Propuestas de Mejoramiento de Infraestructura Vial y Dispositivos para el control de Tránsito | Total de propuestas conceptuales presentadas /total de propuestas conceptuales elaboradas por 100% | Porcentaje | Trimestral | 0 | Ascendente | Sí |
| | Sí | Elaboración de acciones de coordinación | Coordinación entre los diferentes niveles de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial | Total de acciones de coordinación presentadas /total de acciones de coordinación elaboradas por 100% | Porcentaje | Trimestral | 0 | Ascendente | Sí |
| | Sí | Elaboración de propuestas conceptuales | Elaboración de propuestas conceptuales que propongan una solución a las obstrucciones en la vía pública | Total de propuestas conceptuales presentadas /total de propuestas conceptuales elaboradas por 100% | Porcentaje | Trimestral | 0 | Ascendente | Sí |

Características de los indicadores

| | Nivel del ISD | Nivel de objetivo | Nombre del indicador | Claro | Relevante | Económico | Monitoreable | Adecuado | Justificación |
|-----|---------------|-------------------|--|-------|-----------|-----------|--------------|----------|---|
| MIR | Resultados | Fin | Mejorar la calidad de vida, bienestar y medio ambiente sustentable en la ciudad de Tijuana | No | Sí | Sí | No | No | La claridad del indicador es amplio y general, lo que puede dificultar su interpretación específica. El monitoreo puede derivarse subjetivo ya que se requieren métricas claras para su evaluación (por ejemplo, reducción de tiempos de traslado, disminución de emisiones contaminantes o aumento en el uso de modos de transporte sustentable). |
| | | Propósito | Fortalecer en materia de movilidad sustentable y seguridad vial a la ciudad de Tijuana | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |

Anexo 4. Instrumentos de Seguimiento del Desempeño

| | | | | | | | | | |
|-----|------------|---------------------------|---|----|----|----|----|----|------------------|
| | Gestión | Componente 1 | Actividades para la mejora de la cultura y seguridad vial en la ciudadanía | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | Actividades C1A1 | Acciones de difusión de los derechos y obligaciones de los sujetos activos de movilidad | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | Componente 2 | Infraestructura vial con accesibilidad universal | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | Actividades C2A1 | Elaboración de propuestas conceptuales para el correcto desplazamiento de los sujetos activos de movilidad peatonal y no motorizada | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | Componente 3 | Elaboración de políticas públicas eficientes en materia de movilidad y seguridad vial | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | Actividades C3A1 | Acciones de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | Componente 4 | Propuestas viales de reducción de emisiones de gases contaminantes vehiculares | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | Actividades C4A1 | Propuestas viales para la disminución de los tiempos de traslado en el municipio | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| FID | Resultados | Indicador FID Estratégico | Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y seguridad vial | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | | Porcentaje de población beneficiada | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | Gestión | Indicador FID Gestión | Porcentaje de actividades para la mejora de la cultura y seguridad vial | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | | Elaboración de propuestas conceptuales | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | | Elaboración de políticas públicas | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | | Elaboración de propuestas conceptuales | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | | Porcentajes de acciones de difusión realizadas | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | | Elaboración de propuestas conceptuales | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | | Elaboración de acciones de coordinación | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |
| | | | Elaboración de propuestas conceptuales | Sí | Sí | Sí | Sí | Sí | Cumple con todas |

| 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 retardoras | Justificación |
| MIR | Fin | Porcentaje de gestión de recursos que contribuyan a la movilidad y seguridad vial | 100% | Total de recursos gestionados/total de recursos autorizados por 100% | Porcentaje | si | si | si | Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos. |
| | Propósito | Porcentaje de población beneficiada | 100% | Total de población beneficiada/total de población objetivo seleccionada por 100% | Porcentaje | si | si | si | Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos. |
| | Componentes | C1 porcentaje de actividades para la mejora de la cultura y seguridad vial | 100% | Total del avance de actividades presentadas /total de avance de actividades elaboradas por 100% | Porcentaje | si | si | si | Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos. |
| | | C2 elaboración de propuestas conceptuales | 100% | Total de propuestas conceptuales presentadas / total de propuestas conceptuales elaboradas por 100% | Porcentaje | si | si | si | Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos. |
| | | C3 elaboración de políticas públicas | 100% | Total de políticas públicas presentadas / total de políticas públicas elaboradas por 100 % | Porcentaje | si | si | si | Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos. |
| | | C4 elaboración de propuestas conceptuales | 100% | Total de propuestas conceptuales presentadas /total de propuestas conceptuales elaboradas por 100 % | Porcentaje | si | si | si | Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos. |
| | Actividades | C1A1 porcentajes de acciones de difusión realizadas | 100% | Total de acciones presentadas/total de acciones elaboradas por 100% | Porcentaje | si | si | si | Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos. |
| | | C2A1 elaboración de propuestas conceptuales | 100% | Total de propuestas conceptuales presentadas /total de propuestas conceptuales elaboradas por 100% | Porcentaje | si | si | si | Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos. |
| | | C3A1 elaboración de acciones de coordinación | 100% | Total de acciones de coordinación presentadas /total de acciones de coordinación elaboradas por 100% | Porcentaje | si | si | si | Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos. |

| | | | | | | | | | |
|-----|---------------------------|---|------|--|------------|----|----|----|--|
| | | C4A1 elaboración de propuestas conceptuales | 100% | Total de propuestas conceptuales presentadas /total de propuestas conceptuales elaboradas por 100% | Porcentaje | si | si | si | Cumple con los criterios establecidos en la Guía para el diseño de indicadores estratégicos. |
| FID | Indicador FID Estratégico | | | | | | | | |
| | Indicador FID Gestión | | | | | | | | |

Anexo 5. Complementariedades, similitudes y duplicidades

Información del Pp evaluado

| | | | |
|----------------------|--|-----------------------|---|
| Nombre del Programa: | Movilidad Urbana Sustentable | Modalidad y clave: | 2P Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas |
| Dependencia/Entidad: | Movilidad Urbana Sustentable | Ramo: | Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable |
| Unidad Responsable: | Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable | Clave: | 10 |
| Tipo de Evaluación: | Consistencia y Resultados | Año de la Evaluación: | 2025 |

Información de los Pp analizados

| Nombre del Pp | Modalidad y clave | Dependencia o Entidad: | Ramo | Problema público que busca resolver | Objetivo central | Población objetivo | Cobertura geográfica | Bien y/o servicio otorgado | Relación identificada | Argumentación | Recomendación |
|--|---|------------------------|---------------------|---|---|---|---------------------------|--|--|---|--|
| Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable para el Estado de Baja California | 2P Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas | Gobierno del Estado | Gobierno del Estado | Existen bajas garantías de desplazamiento respecto a los principios rectores de la movilidad, como lo son accesibilidad, calidad, eficiencia, equidad, inclusión, multimodalidad, seguridad y sustentabilidad en los mecanismos y sistemas de transporte público y de movilidad | Existen condiciones y derechos para el desplazamiento de las personas de manera segura, igualitaria, sostenible, funcional e incluyente que siguen los principios rectores de la movilidad. | Los habitantes de los siete municipios del Estado | Estado de Baja California | Programas: BC conecta Movilidad Violeta Responsabilidad Vial Movilidad Activa Movilidad cero Desarrollo Sustentable de la movilidad Movilidad al alcance todos y todos | El programa tiene como meta principal que Tijuana tenga opciones más seguras para moverse por la ciudad y una movilidad más sostenible. En cambio, el otro programa que analizamos va más allá, tocando diferentes temas y cubriendo todo el estado. | Ambos programas se complementan para hacer más fácil el acceso a temas como la movilidad sustentable y la seguridad vial. | Documentar los resultados del programa evaluado ayuda a contribuir al éxito del programa sectorial. Por eso, cumplir con las metas establecidas y medir el progreso a través de sus indicadores refleja cómo está avanzando. |

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

| | |
|----------------------|------------------------------|
| Nombre del Pp | Movilidad Urbana Sustentable |
|----------------------|------------------------------|

| | |
|--|---|
| Modalidad y clave | 02 Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas. |
| Dependencia o Entidad: | Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable. |
| Ramo | Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable. |
| Problema público que busca resolver | La población de la ciudad de Tijuana debe ser fortalecida en materia de movilidad y seguridad vial, a través de los servicios públicos y la implementación de obras que mejoren el desarrollo urbano, cuidado ambiental y conectividad en soluciones óptimas para lograr una mejor movilidad en la ciudad de Tijuana. |
| Objetivo central | La población de la ciudad de Tijuana debe ser fortalecida en materia de movilidad y seguridad vial. |
| Población objetivo | La población de 15 a 64 años que abarca un 67% de la población potencial y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ+ y demás personas que por su condición particular enfrentan algún tipo de exclusión. |
| Cobertura geográfica | Ciudad de Tijuana B.C. |
| Bien y/o servicio otorgado | <ul style="list-style-type: none"> - Realizar la planeación de la movilidad urbana enfocándose en los principios de equidad y sustentabilidad. - Implementar soluciones a los problemas que presenta la ciudad en cuestiones de movilidad. - Elaborar y presentar el programa General de Movilidad Urbana Sustentable Municipal, para lograr acceso a bienes y servicios, con prioridad a peatones, ciclistas y transporte público. - Diseñar, proponer, coordinar estrategias, programas, normatividad y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable con la participación de sectores, entidades federativas, estatales y municipios. - Participar en la promoción de estudios, proyectos y obras de infraestructura y equipamiento, así como de criterios de priorización de las inversiones para la movilidad urbana sustentable. |
| Relación identificada | Especificar el tipo de relación entre el Pp evaluado y el Pp analizado, la cual puede ser: Similitud, Complementariedad o Duplicidad, conforme a los criterios señalados en la Pp. 25 de estos TdR. |
| Argumentación | El programa evaluado dentro de su objetivo principal busca que la ciudad de Tijuana tenga alternativas de seguridad vial y movilidad sustentable, mientras que el programa analizado amplía los temas en diferentes alternativas y a nivel estatal. |
| Recomendación | La documentación de los resultados del programa evaluado permite la aportación al logro del programa sectorial. Es por ello que el cumplimiento de las metas establecidas y medidas a través de sus indicadores muestran el avance de este. |

Anexo 6. Avance en la implementación de los ASM.

| Anexo 6. Avance en la implementación de los ASM. | | | | | | | | |
|--|--|---|--|------------------|--|--|---|---------------|
| Clave y nombre del Pp: | | 02 Movilidad Urbana Sustentable | | | | | | |
| Tipo de Evaluación: | | Consistencia y Resultados | | | | Año de la Evaluación: | | 2025 |
| Avance del Documento de Trabajo | | | | | | | | |
| No | Aspectos susceptibles de Mejora | Actividades | Área(s) Responsable(s) | Fecha de término | Resultados esperados | Productos y /o evidencias | Identificación del documento probatorio | Observaciones |
| 1 | Definir el problema central en el árbol de problemas como un hecho negativo y en apego a la metodología del marco legal. | Reunión con las áreas directivas, coordinación de proyectos y demás involucradas para trabajar el planteamiento en forma apropiada del hecho negativo en apego a la metodología del marco legal. | Direcciones, Coordinación de Proyectos • Área de Planeación • | 31/03/2025 | Adeuar correctamente la definición central del árbol de problemas como un hecho negativo en papeleo a la metodología del marco legal | Papel de trabajo de la apertura programática. | Oficio SEMOV/0218/XV/2025 | Ninguna |
| 2 | Definir la población objetivo dentro del POA para dar consistencia entre los documentos estratégicos del programa. | Reunión con las áreas directivas, coordinación de proyectos, área de planeación y respecto a la población beneficiada (total de habitantes) que esto se sustenta a través de la población delegacional publicado por IMPLAN basado en el Plan Municipal de Desarrollo | Dirección General de Movilidad y Coordinación de proyectos e infraestructura | 31/03/2025 | de los estudios y/o proyectos que la SEMOV trabaja contarán con la población delegacional beneficiada | Papel de Trabajo soportado de evidencia en carpeta de resultados | Oficio SEMOV/0218/XV/2025 | Ninguna |
| 3 | Incluir una clave única para identificar los tipos de estudios, proyectos y obras de infraestructura que realizan en el programa y desarrollar una plataforma solida del sistema informático para llevar el control de la población. | Se Identificarán con una clave única los estudios y/o proyectos realizados en la SEMOV para efecto de evitar alguna duplicidad cada que se da cumplimiento a la Meta y actividades del POA | Dirección General de Movilidad. Coordinación de Proyectos • Área de Planeación | 31/03/2025 | Mejorar control en las actividades emprendidas en cada trimestre para el cumplimiento del POA | Papeles de trabajo y organizado dentro de las evidencias "Carpeta de estudios y proyectos" | Oficio SEMOV/0218/XV/2025 | Ninguna |
| 4 | presupuesto estimado a utilizar en los próximos 3 años, basándose en los ejercicios previos. vinculados a las actividades de los ISD. | Se buscará diseñar un papel de trabajo que facilite proyectar un presupuesto para los próximos 3 años en base a las actividades que se pretenden realizar en apego al nuevo POA 2025 | Direcciones y sus departamentos de coordinaciones y planeación y apoyo de administrador. | 31/03/2025 | Informe que se pueda retroalimentar y ser de utilidad en las siguientes administraciones, aunque esto puede provocar que no se cumpla como tal dado los cambios constantes internos en los criterios y metas establecidas de trabajo raíz de cambio de titulares | Formato de diseño | Oficio SEMOV/0218/XV/2025 | En proceso |

| | | | | | | | | |
|---|--|--|---|------------|---|-----------------------------|---------------------------|------------|
| 5 | Publicar el proceso de atención a la ciudadanía de acuerdo con el instructivo que se desarrolla en la Dirección de Movilidad Urbana, con el fin de hacer de conocimiento a la población. | Se diseñará un formato de uso para público general mediante el cual el ciudadano pueda gestionar alguna petición y se solicitará la autorización de imagen institucional para poder publicarla en página oficial SEMOV | Coordinación de Proyectos, área de planeación y administrador | 31/03/2025 | Que le ciudadano tenga de conocimiento como atender una petición ante nuestra Secretaría y de la misma manera internamente tener una base de datos de las peticiones ciudadanas y, seguimientos de atención de las mismas | Formato de Diseño Publicado | Oficio SEMOV/0218/XV/2025 | En proceso |
|---|--|--|---|------------|---|-----------------------------|---------------------------|------------|

Avance del documento institucional

| No. | Aspectos susceptibles de Mejora | Área coordinadora | Acciones a emprender | Área responsable | Fecha de término | Resultados esperados | Productos y/o evidencias | Avance (%) | Identificación del documento probatorio | Observaciones |
|-----|--|--|---|--|------------------|--|--|------------|---|---------------|
| 1 | Definir el problema central en el árbol de problemas como un hecho negativo y en apego a la metodología del marco legal. | Direcciones, Coordinación de Proyectos | Reunión con las áreas directivas, coordinación de proyectos y demás involucradas para trabajar el planteamiento en forma apropiada del hecho negativo en apego a la metodología del marco legal. | Área de Planeación | 31/03/2025 | Adeuar correctamente la definición central del árbol de problemas como un hecho negativo en papeleo a la metodología del marco legal | Papel de trabajo de la apertura programática. | 100% | Oficio SEMOV/0218/XV/2025 | Ninguna |
| 2 | Definir la población objetivo dentro del POA para dar consistencia entre los documentos estratégicos del programa. | Dirección General de Movilidad | Reunión con las áreas directivas, coordinación de proyectos, área de planeación y respecto a la población beneficiada (total de habitantes) que esto se sustenta a través de la población delegacional publicado por IMPLAN basado en el Plan Municipal de Desarrollo | Coordinación de proyectos e infraestructura | 31/03/2025 | De los estudios y/o proyectos que la SEMOV trabaja contarán con la población delegacional beneficiada | Papel de Trabajo soportado de evidencia en carpeta de resultados | 100% | Oficio SEMOV/0218/XV/2025 | Ninguna |
| 3 | Incluir una clave única para identificar los tipos de estudios, proyectos y obras de infraestructura que realizan en el programa y desarrollar una plataforma solida del sistema informático para llevar el control de la población. | Dirección General de Movilidad. | Se Identificarán con una clave única los estudios y/o proyectos realizados en la SEMOV para efecto de evitar alguna duplicidad cada que se da cumplimiento a la Meta y actividades del POA | Coordinación de Proyectos • Área de Planeación | 31/03/2025 | Mejorar control en las actividades emprendidas en cada trimestre para el cumplimiento del POA | Papeles de trabajo y organizado dentro de las evidencias "Carpeta de estudios y proyectos" | 100% | Oficio SEMOV/0218/XV/2025 | Ninguna |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|-------------------------------------|------------|--|-----------------------------|-----|---------------------------|---------------------------|
| 4 | presupuesto estimado a utilizar en los próximos 3 años, basándose en los ejercicios previos. vinculados a las actividades de los ISD. | Direcciones y sus departamentos de coordinaciones. | Se buscará diseñar un papel de trabajo que facilite proyectar un presupuesto para los próximos 3 años en base a las actividades que se pretenden realizar en apego al nuevo POA 2025 | Planeación y apoyo de administrador | 31/03/2025 | Informe que se pueda retroalimentar y ser de utilidad en las siguientes administraciones, aunque esto puede provocar que no se cumpla como tal dado los cambios constantes internos en los criterios y metas establecidas de trabajo raíz de cambio de titulares | Formato de diseño | 20% | Oficio SEMOV/0218/XV/2025 | Darle seguimiento puntual |
| 5 | Publicar el proceso de atención a la ciudadanía de acuerdo con el instructivo que se desarrolla en la Dirección de Movilidad Urbana, con el fin de hacer de conocimiento a la población. | Coordinación de Proyectos, | Se diseñará un formato de uso para público general mediante el cual el ciudadano pueda gestionar alguna petición y se solicitará la autorización de imagen institucional para poder publicarla en página oficial SEMOV | Área de planeación y administrador | 31/03/2025 | Que le ciudadano tenga de conocimiento como atender una petición ante nuestra Secretaría y de la misma manera internamente tener una base de datos de las peticiones ciudadanas y, seguimientos de atención de las mismas | Formato de Diseño Publicado | 80% | Oficio SEMOV/0218/XV/2025 | Darle seguimiento puntual |

Anexo 7. Resultados de las acciones para atender los ASM

En la evaluación realizada del 2024, el Programa 02 Movilidad Urbana Sustentable se realizó a través de consistencia y resultados. Esta evaluación, realizada por organismo independiente, han sido fundamentales para identificar y definir los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM).

Los ASM han sido abordado por el programa a través de diversas estrategias para lograr los resultados esperados.

El Programa 02 Movilidad Urbana Sustentable ha demostrado un gran esfuerzo por mejorar día a día y optimizar su funcionamiento. Esto lo logra poniendo en práctica los ASM, que se definen gracias a las evaluaciones y auditorías de desempeño. De las 5 actividades determinadas en la revisión, 3 han sido completadas al 100%, 1 al 80% y 1 al 20%, mostrando un progreso notable durante el primer trimestre del 2025.

Anexo 8. Análisis de los ASM no atendidos

La Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable tiene como propósito principal promover, coordinar y evaluar los planos, programas, funciones y recursos de las dependencias y entidades relacionadas con la movilidad, con el objetivo de garantizar que las personas tengan acceso equitativo a bienes y servicios. Su enfoque prioritario se centra en peatones, personas con discapacidad, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante la implementación de propuestas acciones y que impulsen una movilidad urbana sustentable, alineadas con los principios establecidos en el Plan Integral de Movilidad Urbana.

El programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad Urbana ha sido sujeto de una evaluación externa de consistencia y resultados, y comparando los resultados se puede determinar que se ha trabajado en la mejora continua atendiendo los Aspecto Susceptibles de Mejora (ASM) de manera puntual generando con esto un alto compromiso del programa obteniendo un alcance del 80% global.

Anexo 9. Estrategia de Cobertura

| | | | |
|-------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------|
| Clave y nombre del Pp: | 02 Movilidad Urbana Sustentable | | |
| Tipo de Evaluación: | Consistencia y Resultados | Año de la Evaluación: | 2025 |

Poblaciones Potencial, Objetivo y Atendida

| Población | Definición |
|-----------------------|---|
| Potencial (PP) | Habitantes de la ciudad de Tijuana, siendo un total de 1,922,523 de acuerdo con INEGI. |
| Objetivo (PO) | La población de 15 a 64 años que abarca un 67% de la población potencial y que se encuentran hombres, mujeres, niños, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad, indígenas, comunidad LGBTTTIQ+ y demás personas que por su condición particular enfrentan algún tipo de exclusión. |
| Atendida (PA) | Población beneficiada a través de las obras propuestas por el programa para la movilidad segura de las diferentes delegaciones de la ciudad de Tijuana. |

Evolución de la cobertura

| Población | Unidad de medida | 2023 | 2024 | 2025 | Año (...) |
|----------------------|------------------|-----------|-----------|-------------|-----------|
| Potencial (P) | | 1,922,523 | 1,922,523 | 1,922,523 | |
| Objetivo (O) | | 1,283,392 | 1,283,392 | 1,283,392 | |
| Atendida (A) | | 1,283,392 | 1,283,392 | 1,283,392 | |
| (A/O) x 100 | % | 100% | % | En proceso% | % |

Análisis de la estrategia de cobertura

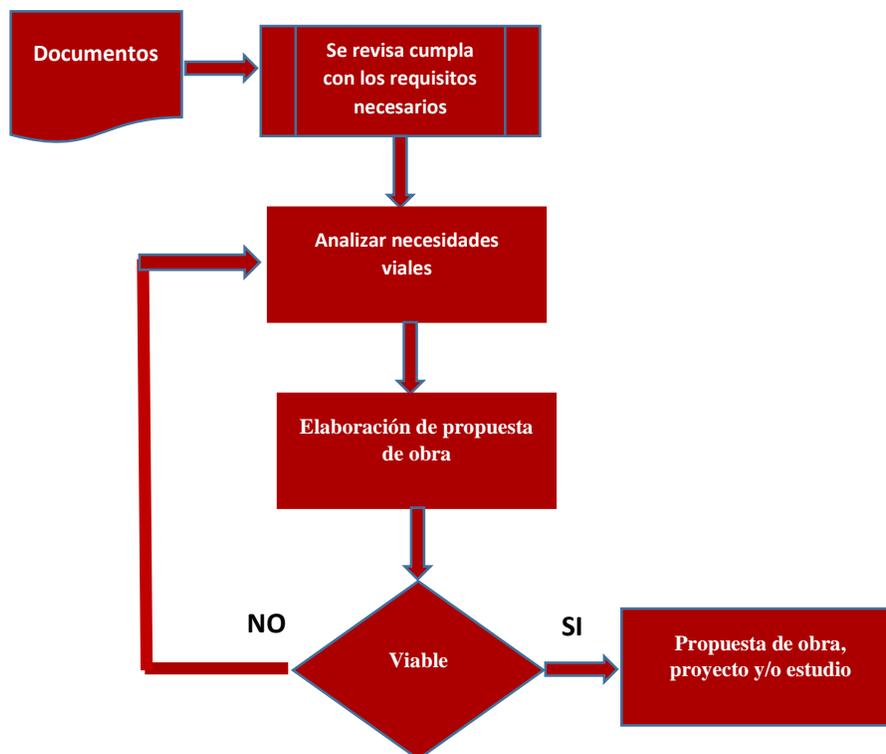
| La estrategia de cobertura contempla o incluye al menos: | Valoración | Propuesta |
|---|-----------------|---|
| Método de cálculo documentado | X Si No Parcial | El método está definido en la normatividad del programa. |
| Consistencia con el diseño del programa | X Si No Parcial | La estrategia de cobertura atiende a las poblaciones definidas en el diseño. |
| El presupuesto requerido | X Si No Parcial | Este es el solicitado por el programa para atender a la población objetivo. |
| Metas a corto plazo factibles | X Si No Parcial | Se pueden monitorear y cumplir con lo esperado. |
| Análisis de posibles riesgos o amenazas que vulneren el cumplimiento de las metas | Si X No Parcial | Evaluar los posibles riesgos o amenazas que puedan comprometer el logro de los objetivos. |
| Indicadores claros | X Si No Parcial | Los indicadores ayudan a entender qué tan efectivas son las metas que se han definido. |

Anexo 10. Diagramas de flujo de los procesos claves

Diagrama de Alto Nivel (Diagrama PEPSU):

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

Diagrama de Flujo:



| Anexo 11. Presupuesto | | | |
|---|---|--|---|
| Recursos presupuestarios | | | |
| Capítulo de gasto | | Monto en pesos corrientes | |
| 10,000 Servicios personales | | \$ 33, 036, 652.77 | |
| 20,000 Materiales y suministros | | \$ 300,819.00 | |
| 30,000 Servicios generales | | \$ 2, 436, 950.00 | |
| 40,000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas | | \$ 0.00 | |
| 50,000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles | | \$ 108,750.00 | |
| 60,000 Inversión pública | | \$ 0.00 | |
| 70,000 Inversiones financieras y otras provisiones | | \$ 0.00 | |
| 80,000 Participaciones y aportaciones | | \$ 0.00 | |
| 90,000 Deuda pública | | \$ 0.00 | |
| TOTAL | | \$ 35. 883. 171.77 | |
| Fuente u origen de los recursos | | | |
| Fuente de Recursos | | Porcentaje respecto al presupuesto estimado | |
| Recursos Fiscales | | 22.4% | |
| Participaciones Federales | | 67.2% | |
| Participaciones Estatales 2025 | | 10.4% | |
| TOTAL | | 100% | |
| Gastos | | | |
| Gasto | Metodología | Estimación | Fuente de información |
| Operación | El total de la sumatoria de: + Servicios personales + Materiales y suministros + Servicios generales | \$35,774,421.77 | Avance de gestión al mes de marzo de 2025 - Detallado por Ramo/Capítulo/Partida |
| Mantenimiento | Instalación, reparación y mantenimiento. | | Avance de gestión al mes de marzo de 2025 - Detallado por Ramo/Capítulo/Partida |
| Capital | Bienes muebles, inmuebles e intangibles | \$108,750.00 | Avance de gestión al mes de marzo de 2025 - Detallado por Ramo/Capítulo/Partida |
| Unitario | Gasto total (gastos de operación + gastos de mantenimiento / población atendida) | Hasta el día de la evaluación no es posible determinarlo | Avance de gestión al mes de marzo de 2025 - Detallado por Ramo/Capítulo/Partida |
| TOTAL | | \$35,883,171.77 | Avance de gestión al mes de marzo de 2025 - Detallado por Ramo/Capítulo/Partida |

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

La satisfacción es un concepto subjetivo e intangible que no puede ser observado directamente. Para medirla, se utilizan métodos que permiten cuantificar ideas intangibles, como las variables latentes. Estas variables representan conceptos que no se ven directamente, pero se evalúan a través de variables manifiestas, que sí son observables. Por ejemplo, estas últimas se pueden medir con preguntas específicas en encuestas o con indicadores basados en datos disponibles. En resumen, las variables latentes se calculan a partir de lo que podemos medir con estas variables manifiestas.

Sin embargo, el programa de Movilidad Urbana Sustentable en Tijuana se enfoca en ofrecer servicios relacionados con la movilidad y la seguridad vial, creando propuestas de obras, proyectos o estudios que luego se pasan a las áreas encargadas de ejecutarlos. Por eso, este programa derivado de la evaluación de consistencia y resultados 2024 y de la ASM determinada, diseño una herramienta para medir la satisfacción de la población. Esa tarea quedará en manos de las dependencias que llevan a cabo las obras, proyectos o estudios una vez que se implementan.

PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN ATENDIDA
SECRETARÍA DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

TRAMITE REALIZADO: _____

FECHA: _____

1. ¿Cómo considera el trato y la atención recibida por parte de los servidores públicos?
 Bueno Regular Malo
2. ¿Cómo considera el tiempo de espera para recibir la atención/servicio?
 Bueno Regular Malo
3. ¿Cómo considera el número de requisitos que le fueron solicitados para el trámite?
 Bueno Regular Malo
4. ¿Se encuentra satisfecho con el apoyo, trámite y/o servicio otorgado?
 Sí No ¿Por qué? _____

5. **Comentarios:** _____

Anexo 13. Avance de los Indicadores respecto de sus metas

| Nombre del Pp: | Movilidad Urbana Sustentable | | | | | | | |
|-----------------------|---|------------------------|-----------------------|---|---------------------|--|----------------------------|-------------------------------|
| Modalidad: | 02 Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas | | | | | | | |
| Dependencia/Entidad: | Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable | | | | | | | |
| Unidad Responsable: | Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable | | | | | | | |
| Tipo de Evaluación: | Consistencia y Resultados | | | | | | | |
| Año de la Evaluación: | 2025 | | | | | | | |
| 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 | Mejorar la calidad de vida, bienestar y medio ambiente sustentable en la ciudad de Tijuana | Anual | Ascendente | 100% | 100% | Al 31 de marzo 2025 100% de lo proyectado | al 31 de marzo 2025 25% | Ninguna |
| Propósito | Fortalecer en materia de movilidad sustentable y seguridad vial a la ciudad de Tijuana | Semestral | Ascendente | 100% | 100% | Al 31 de marzo 2025 100% de lo proyectado | al 31 de marzo 2025 25% | Ninguna |
| C1 | Actividades para la mejora de la cultura y seguridad vial en la ciudadanía | Trimestral | Ascendente | 100% | 100% | Al 31 de marzo 2025 25% de lo proyectado | 100% | Ninguna |
| C2 | Infraestructura vial con accesibilidad universal | Trimestral | Ascendente | 100% | 100% | Al 31 de marzo 2025 25% de lo proyectado | 100% | Ninguna |
| C3 | Elaboración de políticas públicas eficientes en materia de movilidad y seguridad vial | Trimestral | Ascendente | 100% | 100% | Al 31 de marzo 2025 25% de lo proyectado | 100% | Ninguna |
| C4 | Elaboración de propuestas conceptuales | Trimestral | Ascendente | 100% | 100% | Al 31 de marzo 2025 25% de lo proyectado | 100% | Ninguna |
| C1A1 | Acciones de difusión de los derechos y obligaciones de los sujetos activos de | Trimestral | Ascendente | 100% | 100% | Al 31 de marzo 2025 25% de lo proyectado | 100% | Ninguna |
| C2A1 | Elaboración de propuestas conceptuales para el correcto desplazamiento de los sujetos activos de movilidad peatonal y no motorizada | Trimestral | Ascendente | 100% | 100% | Al 31 de marzo 2025 25% de lo proyectado | 100% | Ninguna |
| C3A1 | Acciones de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial | Trimestral | Ascendente | 100% | 100% | Al 31 de marzo 2025 25% de lo proyectado | 100% | Ninguna |
| C4A1 | Propuestas viales para la disminución de los tiempos de traslado en el municipio | Trimestral | Ascendente | 100% | 100% | Al 31 de marzo 2025 25% de lo proyectado | 100% | Ninguna |

Anexo 14. Análisis FODA

| Módulo de la evaluación | Fortaleza y/u oportunidad | Referencia (pregunta) | Recomendación | Horizonte de atención* |
|---------------------------------------|--|------------------------------|--|------------------------|
| Diseño | Fortaleza: <ul style="list-style-type: none"> Cuenta con un documento diagnóstico que presente el problema o necesidad pública Busca atender el problema o necesidad pública que Justifica teórica o empírica documentada el tipo de intervención Identifica a la población objetivo Contribuye al cumplimiento de alguno de los objetivos del PND Se vincula con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) Se encuentran correctamente identificadas la población potencial, objetivo y atendidas Permite obtener información relevante a través de ISD Los indicadores que integran el ISD son claros y entendibles y plasmados y documentados La modalidad presupuestaria es consistente con el objetivo. | 1,2,3,4,5,7,9,10,11,12,13,14 | | Corto plazo |
| | Oportunidad: <ul style="list-style-type: none"> Cuenta con información documentada sobre población. | 8 | Implementación de un sistema documentado para la depuración, actualización y registro de la población atendida que permita garantizar un seguimiento preciso y eficiente de la población atendida. | Corto plazo |
| Planeación y Orientación a Resultados | 1. Fortaleza: <ul style="list-style-type: none"> Cuenta con información documentada sobre población. La información Permite el seguimiento del desempeño de manera permanente Se utiliza información derivada de análisis externos. Considera los antecedentes del estado actual de su diseño y operación Presenta un avance conforme lo establecido en los documentos de evaluaciones sobre avances de los Aspectos Susceptibles de Mejora. | 15,18,19,20,21,22,23 | | Corto plazo |

| | | | | |
|--------------------------|--|---|--|-------------|
| | <p>Oportunidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> Establece metas que contribuyan al logro del objetivo central Cuenta con información del desempeño. | 16,17 | Se recomienda revisar la MIR para incluir indicadores SMART (Específicos, Medibles, Alcanzables, Relevantes y con Tiempo definido), así como identificar claramente a la población beneficiada por el programa, así como a aquella que no recibe atención a través de los servicios o programas ofrecidos. | Corto plazo |
| Cobertura y Focalización | <p>Fortaleza:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cuenta con información del desempeño. | 25 | | Corto plazo |
| | <p>Oportunidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cuenta con mecanismos para identificar a su población objetivo . | 24 | Se recomienda, desglosar este objetivo en indicadores específicos, cuantificables y verificables. | Corto plazo |
| Operación | <ul style="list-style-type: none"> Describe mediante diagramas de flujo los procesos clave en la operación. Cuenta con información sistematizada. Cuenta con procedimientos y mecanismos para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de los bienes y/o servicios que genera. Cuenta con criterios de elegibilidad documentados para la selección de su población objetivo. El procedimiento del Pp para la selección de los destinatarios de sus bienes y/o servicios son claros. Cuenta con procedimientos para la entrega de los bienes y/o servicios. Identifican problemas para la generación y/o entrega de los bienes y/o servicios. Los procedimientos están estandarizados y son difundidos públicamente. Realiza cambios sustantivos en el documento normativo o institucional pertinente. Identifica y cuantifica los gastos que se realizan para generar los bienes y/o los servicios. Las aplicaciones informáticas o sistemas institucionales son confiables. Cuenta con mecanismos de transparencia y rendición de cuentas y fomentar un gobierno abierto. | 26,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43 | | Corto plazo |

| | | | | |
|---------------------------------------|---|------------------------------|---|-------------------------------|
| Percepción de la Población atendida | Se identificó un instrumento para medir la percepción de la población, sin embargo, aún no se aplica. | | Solicitar a las dependencias encargadas los resultados de la percepción de cómo la gente ve y siente las obras propuestas y llevadas a cabo a través del programa. | Corto plazo |
| Medición de Resultados | <p>2. Fortaleza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documenta sus avances en el logro de su objetivo central y su contribución a objetivos superiores. • presentó un avance satisfactorio respecto de sus metas. • Las evaluaciones, auditorías, informes o estudios permite implementar la mejora continua. | 47,48 | | Corto plazo |
| | <p>Oportunidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Presenta resultados satisfactorios en el logro de su objetivo central y en su contribución a objetivos superiores. | 46 | Se recomienda para que el indicador del Fin sea relevante y refleje adecuadamente la contribución a la mejora en la calidad de vida, se debe considerar un indicador más integral. | |
| Módulo de la evaluación | Debilidad y/o amenaza | Referencia (pregunta) | Recomendación | Horizonte de atención* |
| Diseño | | | | Corto plazo |
| Planeación y Orientación a Resultados | | | | Corto plazo |
| Cobertura y Focalización | | | | Corto plazo |
| Operación | | | | Corto plazo |
| Percepción de la Población atendida | | | | Corto plazo |
| Medición de Resultados | <ul style="list-style-type: none"> • Cuenta con instrumentos para medir el grado de satisfacción de la población atendida. • El programa no ha sido sujeto de evaluaciones externas que muestren la evolución de sus procesos para identificar hallazgos relacionados con su objetivo. • No cuenta con evaluaciones de impacto debido a la ausencia de un análisis de factibilidad que asegure las condiciones necesarias para realizarla. | 45,49,50,51 | <p>Se recomienda pedir a las Dependencias que lleven a cabo las obras que compartan los resultados de una encuesta sobre la opinión de la población una vez que los proyectos estén terminados.</p> <p>Revisar la viabilidad para ser apto a las evaluaciones de impacto.</p> | Mediano Plazo |

Anexo 15. Comparación con ECR anteriores

Comparativo de las evaluaciones de Consistencia y Resultados del Programa No. 2 Movilidad Urbana Sustentable

1. Diseño (Preguntas 1-14)

Fortalezas: En 2025, el programa fortaleció su base documental con un diagnóstico más detallado ("Árbol de Problemas") y una definición más clara de la población objetivo (67% de habitantes, con inclusión explícita de grupos vulnerables). La alineación con el ODS 11 y el uso de MIR son avances significativos respecto a la alineación genérica de 2023.

Oportunidades: En 2025, las oportunidades se ampliaron, incluyendo la colaboración intergubernamental, el uso de tecnología (SIPRO), y la atracción de recursos internacionales, superando la oportunidad más limitada de 2023 (solo documentación de impacto ambiental).

Debilidades: La inconsistencia documental persiste, pero en 2025 se especifica más (falta de enlaces web y procesos de revisión). La dependencia de otras dependencias y la falta de financiamiento son nuevas debilidades identificadas en 2025, lo que sugiere retos crecientes en la ejecución.

Amenazas: En 2025, las amenazas se diversificaron, incluyendo riesgos de solapamiento, inestabilidad presupuestal, y falta de aceptación ciudadana, además de los cambios climáticos mencionados en 2023. Esto refleja un entorno más complejo.

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

Fortalezas: En 2025, la planeación se fortaleció con el uso de SIPRO y revisiones trimestrales, superando los indicadores genéricos de 2023. La documentación es más robusta (Reglamento Interno, actas).

Oportunidades: Las evaluaciones externas siguen siendo una oportunidad clave, pero en 2025 se añaden la adopción de indicadores SMART y el seguimiento de ASM, mostrando un enfoque más proactivo hacia la mejora continua.

Debilidades: La inconsistencia documental persiste, pero en 2025 se identifican problemas específicos como indicadores no SMART y falta de auditorías externas, lo que sugiere una mayor autocrítica.

Amenazas: Los cambios de administración de 2023 siguen siendo relevantes, pero en 2025 se añaden riesgos de percepción pública y estándares no cumplidos, reflejando una mayor preocupación por la rendición de cuentas.

3. Cobertura y Focalización (Preguntas 24-25)

Fortalezas: En 2025, la cobertura se fortaleció con datos específicos de INEGI y un presupuesto bien alineado, superando la identificación genérica de 2023.

Oportunidades: En 2025, las oportunidades se diversificaron, incluyendo colaboración interinstitucional y uso de datos actualizados, más allá de la ampliación de servicios de 2023.

Debilidades: La vaguedad del objetivo general en 2025 reemplaza la falta de desagregación por género de 2023, pero persiste la inconsistencia documental. La falta de priorización para grupos vulnerables es una nueva debilidad.

Amenazas: El crecimiento poblacional sigue siendo una amenaza clave, pero en 2025 se añaden riesgos presupuestales y la dificultad de atender poblaciones diversas.

4. Operación (Preguntas 26-43)

Fortalezas: En 2025, la operación se fortaleció con herramientas digitales (SIAT) y un enfoque inclusivo, superando la eficiencia genérica de 2023.

Oportunidades: Las oportunidades de 2025 son más amplias, incluyendo participación ciudadana y digitalización, frente a la investigación internacional de 2023.

Debilidades: La dependencia de otras instancias persiste, pero en 2025 se especifican limitaciones de recursos y un instructivo incompleto, reflejando retos operativos más definidos.

Amenazas: La falta de coordinación y presupuesto sigue siendo central, pero en 2025 se añade la baja participación ciudadana como un riesgo nuevo.

5. Percepción de la Población Atendida (Pregunta 44)

Fortalezas: En 2025, se identifica una fortaleza (enfoque en proyectos técnicos), ausente en 2023, mostrando un avance en la percepción del programa.

Oportunidades: La oportunidad de colaborar con dependencias ejecutoras persiste en ambos años, sin cambios significativos.

Debilidades: La falta de instrumentos para medir la percepción en 2023 evoluciona en 2025 a una limitación por dependencia de otras instancias, pero el problema de fondo persiste.

Amenazas: En 2025, surge una amenaza nueva (inconsistencias en la calidad de obras), ausente en 2023, reflejando un riesgo creciente en la percepción pública.

6. Medición de Resultados (Preguntas 45-51)

Fortalezas: En 2025, la alineación con instrumentos superiores reemplaza los ISD de 2023, pero se pierde la mención de indicadores claros, sugiriendo un enfoque más estratégico, pero menos específico.

Oportunidades: Las evaluaciones externas siguen siendo clave, pero en 2025 se especifica el uso de metodologías CONEVAL, mostrando una oportunidad más concreta.

Debilidades: En 2025, las debilidades son más específicas (indicador de Fin inadecuado, falta de presupuesto a largo plazo), frente a la falta general de evaluaciones externas en 2023.

Amenazas: En 2025, las amenazas se centran en la planificación a largo plazo, mientras que en 2023 se enfocaban en criterios y fondos, mostrando un cambio hacia retos estructurales.

Anexo 16. Valoración Final del Pp

Nombre del Pp: Movilidad Urbana Sustentable.

Modalidad: 02 Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas.

Dependencia/Entidad: Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable.

Unidad Responsable: Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable.

Tipo de Evaluación: Consistencia y Resultados.

Año de la Evaluación: 2025.

| Módulo | Nivel promedio | Justificación |
|---------------------------------------|----------------|--|
| Diseño | 3.9 | Para alcanzar un diseño óptimo, es fundamental adherirse a la MML durante la elaboración de sus definiciones. |
| Planeación y orientación a resultados | 3.8 | Los instrumentos de planificación y gestión orientada a resultados deben garantizar un enfoque claro hacia la consecución de resultados cuantificables con metas verificables. |
| Cobertura y focalización | 3.0 | Se recomienda, desglosar indicadores específicos, cuantificables y verificables. |
| Operación | 4.0 | Los mecanismos para verificar los procedimientos requieren estar públicos y de fácil acceso. |
| Percepción de la población atendida | 3.0 | Es necesario saber los resultados de la aplicación de encuestas de satisfacción sobre los servicios prestados. |
| Medición de resultados | 3.7 | Es importante revisar la viabilidad para ser apto a las evaluaciones de impacto. |
| Valoración final | 3.6 | |

Anexo 17. Ficha Técnica de datos generales de la evaluación

| | |
|--|---|
| Nombre de la evaluación | Consistencia y Resultados |
| Nombre y clave del programa evaluado | 02 Movilidad Urbana Sustentable |
| Ramo | Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable |
| Unidad(es) Responsable(s) | Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable |
| PAE de origen | Ejercicio Fiscal 2025 |
| Año de conclusión y entrega de la evaluación | 2025 |
| Tipo de evaluación | Evaluación de Consistencia y Resultados |
| Nombre de la instancia evaluadora | Universidad Tecnológica de Tijuana |
| Nombre del(a) coordinador(a) de la evaluación | Lic. Alma Rosa Sanz Hernández |
| Nombre de los(as) principales colaboradores(as) de la instancia evaluadora | L.A.F. Jesús Oscar Robles Castro |
| Unidad Administrativa Responsable de dar seguimiento a la evaluación (Área de Evaluación) | Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable |
| Forma de contratación de la instancia evaluadora | Adjudicación directa |
| Costo total de la evaluación con IVA incluido | \$73,500 pesos al ser la entidad evaluadora sin fines de lucro no se cobra el IVA |
| Fuente de financiamiento | "Recursos fiscales" |

Anexo 18. Fuentes de información de la evaluación

Documentos normativos e institucionales

- Árbol de Problemas, Ejercicio Fiscal 2025.
- Árbol de Objetivos, Ejercicio 2025.
- Avance de Gestión Detallado por Ramo/Capitulo/Partida, del 01 de enero al 31 de marzo de 2025.
- Avance de Gestión Detallado por Programa/ Fuente de Financiamiento, del 01 de enero al 31 de marzo de 2025.
- Diagnóstico que soporta la creación sustancial del Pp, Ejercicio Fiscal 2025.
- Ficha Técnica de la Matriz de Indicadores para Resultados, Ejercicio Fiscal 2025.
- Instructivo Interno del Área de Recepción.
- Matriz de Objetivos de Desarrollo del Milenio y Objetivos de Desarrollo Sostenible, Ejercicio Fiscal 2025.
- Matriz de Planeación, Ejercicio Fiscal 2025.
- Matriz de Indicadores para Resultados, Ejercicio Fiscal 2025.
- Matriz de Responsabilidad y Competencia, Ejercicio Fiscal 2025.
- Programa Operativo Anual, Ejercicio Fiscal 2025.
- Rendición de cuentas, primer avance trimestral programático, Ejercicio Fiscal 2025.
- Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal.
- Estado analítico del ejercicio del presupuesto de egresos por ramo-programa-departamento-partida, del 01 de enero al 31 de marzo de 2025.

Informes

- Proyecto de Presupuesto de Egresos 2025.
- Objetivos del Desarrollo del Milenio.
- Objetivos del Desarrollo Sostenible.
- Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027.
- Plan Municipal de Desarrollo 2022-2024.
- Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.
- Ficha técnica del manual de actualización y manejo del controlador de semáforos ATC 3000.

Libros

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

Revistas

Documentos de trabajo e investigación

Páginas web

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

Estadísticas y registros administrativos

Otro



**Carretera Libre Tijuana-Tecate Km. 10
Fraccionamiento El Refugio, CP 22253
Tel. (664) 696 4700**