

033 - Movilidad Sustentable 2024

**Evaluación Específica
de Desempeño**

Mario Zavala Cárdenas



**BAJA
CALIFORNIA**
GOBIERNO DEL ESTADO

HACIENDA
Secretaría de Hacienda

Índice

Introducción	2
Apartado 1. Datos generales	3
Apartado 2. Resultados	11
a. Análisis de los indicadores	11
b. Análisis del cumplimiento programático	15
c. Análisis del ejercicio presupuestal	19
Apartado 3. Análisis de la cobertura	25
Apartado 4. Análisis del seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora	29
Apartado 5. Conclusiones, hallazgos y recomendaciones	30
Apartado 6. Fuentes de información	36
Apartado 7. Anexos	37
Anexo 1. Criterios para la valoración del desempeño	37

Introducción

El presente documento expone los resultados de la Evaluación Específica de Desempeño (EED) del Programa Presupuestario 033 – *Movilidad Sustentable*, elaborada por la Instancia Evaluadora Externa en cumplimiento de los Términos de Referencia establecidos por la Dirección de Planeación y Evaluación de la Secretaría de Hacienda de Baja California.

Esta evaluación se realiza con el propósito de medir de manera objetiva y sistemática el desempeño del programa durante el ejercicio fiscal 2024, considerando las dimensiones de eficacia, eficiencia, economía y calidad, así como su alineación con los objetivos institucionales y el uso de los recursos públicos asignados.

La relevancia de este ejercicio radica en que proporciona evidencia técnica sobre el grado de cumplimiento de las metas e indicadores, la congruencia programático-presupuestal y la pertinencia de la estrategia de cobertura. Con base en ello, se identifican fortalezas y áreas de oportunidad que pueden orientar la mejora de la planeación, la gestión operativa y la rendición de cuentas, contribuyendo al fortalecimiento de la política estatal en materia de movilidad sustentable.

El lector encontrará en este informe el resultado del Índice de Valoración del Desempeño (IVED), la categorización del programa de acuerdo con los niveles de desempeño previstos en los TdR, así como el análisis detallado por sección: indicadores, cumplimiento programático, ejercicio presupuestal, cobertura y atención a aspectos susceptibles de mejora. Cada apartado presenta información cuantitativa y cualitativa respaldada por evidencias documentales, acompañada de hallazgos y recomendaciones específicas.

El objetivo de esta evaluación es aportar insumos técnicos y análisis sustentados que favorezcan la toma de decisiones estratégicas, promuevan la transparencia y optimicen el uso de los recursos públicos. Los alcances del presente documento incluyen no solo la medición y valoración de los resultados obtenidos por el programa, sino también la formulación de propuestas de mejora que incidan en su eficiencia operativa y en el logro de sus objetivos sustantivos.

La estructura del informe se organiza en siete apartados: 1. Datos generales; 2. Resultados (Análisis de indicadores, Análisis del cumplimiento programático y Análisis del ejercicio presupuestal); 3. Análisis de la cobertura; 4. Atención a ASM y aprendizaje; 5. Conclusiones y recomendaciones; 6. Fuentes de información y 7. Anexos.

Esta estructura permite una lectura secuencial que facilita la comprensión de los resultados y su vinculación con las acciones propuestas para la mejora del programa.

Apartado 1. Datos generales

a. Identificación del programa (nombre, siglas, dependencia y/o entidad coordinadora, año de inicio de operación, entre otros)

Clave y nombre:	033 - Movilidad Sustentable
Siglas:	No aplica.
Dependencia y/o entidad responsable:	Instituto de Movilidad Sustentable
Presupuesto modificado:	\$128,625,612.25
Presupuesto devengado:	\$124,653,141.36

b. Descripción de la problemática

De acuerdo con el análisis realizado a partir del Árbol de Problemas, se identificó como problema focal que:

“Existen deficiencias de desplazamiento respecto a los principios rectores de movilidad como lo son accesibilidad universal, calidad de desarrollo económico, igualdad, perspectiva inclusiva, respeto al medio ambiente, seguridad y sustentabilidad en los mecanismos de movilidad.”

Por su parte, el Formato **UDES-01** del Diagnóstico del Programa Presupuestario 2024 confirma esta problemática al señalar que la movilidad en Baja California, pese a ser un derecho humano fundamental, ha evolucionado de manera desarticulada y sin un proceso coordinado, dejando de lado la “Pirámide Invertida de la Movilidad” que prioriza a peatones y grupos vulnerables sobre el transporte motorizado. El diagnóstico precisa que la movilidad y el transporte público estuvieron históricamente bajo responsabilidad de los Ayuntamientos, lo que impidió una planeación integral de carácter estatal y derivó en un sistema desconcentrado y disperso. Además, la conformación de zonas metropolitanas que concentran a más de 3.7 millones de habitantes genera traslados intermunicipales cotidianos que no cuentan con la infraestructura ni los servicios adecuados. A esta situación se añade el incentivo al uso del automóvil particular con tasas de motorización superiores al promedio nacional, un déficit de infraestructura peatonal donde el 32% de las manzanas urbanas no son aptas para caminar y el 61% carecen de rampas, así como un transporte público con rutas diseñadas hace más de dos décadas, resultando obsoleto, ineficiente y con baja cobertura.

El Diagnóstico también advierte diferencias por sexo en los patrones de movilidad: las mujeres realizan viajes más encadenados, utilizan con mayor frecuencia el transporte público y la movilidad no motorizada, y están más expuestas a riesgos de inseguridad, lo cual se refleja en que el 21.9% de ellas en Baja California reportó haber sufrido violencia en el transporte público (ENDIREH 2016).¹

¹ Mientras que el diagnóstico general identifica deficiencias estructurales en la planeación, infraestructura y operación del sistema de movilidad, el programa atiende dos dimensiones específicas: (i) el fortalecimiento normativo y de planeación en materia de movilidad, y (ii) la prestación de un servicio de transporte seguro para mujeres y Niñas, Niños y Adolescentes, como respuesta directa a los problemas de inseguridad documentados en el transporte público.

c. Rubros o modalidades

En este apartado se identifican los rubros o modalidades mediante los cuales el Programa 033 – Movilidad Sustentable atiende la problemática previamente descrita, en beneficio de la población objetivo. La información se integró con base en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) y en los documentos normativos disponibles, a fin de precisar los distintos tipos de apoyos que conforman la operación del programa.

Descripción y Componente de la MIR	Modalidad o rubro de apoyo	Población Objetivo
Acciones de apoyo a la política pública de movilidad a través de la colaboración entre los diferentes organismos públicos y privados, implementadas.	Planes, programas o estudios técnicos que fortalezcan la política de movilidad sustentable.	Sociedad civil, grupos organizados, autoridades de los tres órdenes de gobierno.
Diagnóstico de los impactos en la movilidad con base en las propuestas de la modificación de los servicios de movilidad y transporte en el estado, realizado.	Emisión de opiniones técnicas y anuencias de impacto en la movilidad derivadas de propuestas de modificación de servicios de transporte.	Instancias gubernamentales y autoridades de planeación.
Estudios y análisis viables para realizar las adecuaciones en los componentes de movilidad, elaborados.	Desarrollo de proyectos y análisis de ingeniería vial para adecuaciones en los componentes de movilidad.	Autoridades de transporte, concesionarios y ciudadanía usuaria.
Diagnóstico de los impactos en la movilidad con base en las propuestas de modificación de los servicios y equipamiento de transporte, desarrollado.	Elaboración de dictámenes técnicos de factibilidad sobre modificaciones en servicios y equipamiento de transporte.	Autoridades y concesionarios del transporte.
Transporte violeta para facilitar la movilidad y el traslado adecuado de mujeres y niñas y niños menores de 12 años en el estado, proporcionado.	Servicio de transporte y traslado (Transporte Violeta).	Mujeres y niñas y niños menores de 12 años

Fuente:

Gobierno del Estado de Baja California. *Dictámenes de factibilidad y opiniones técnicas* [Portal RETyS].
<https://retys.bajacalifornia.gob.mx>

Instituto de Movilidad Sustentable. (2024). *Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Programa 033 – Movilidad Sustentable*

El Programa 033 – Movilidad Sustentable opera mediante modalidades de distinta naturaleza. Por un lado, se incluyen modalidades técnicas y de planeación, que consisten en la elaboración de planes, diagnósticos, estudios y dictámenes de factibilidad orientados a fortalecer la política pública estatal de movilidad y a respaldar las decisiones en materia de transporte. Por otro lado, se contempla una modalidad de prestación de servicios directos, correspondiente al Transporte Violeta, que ofrece traslados seguros para mujeres, niñas y niños menores de 12 años.

Estas modalidades presentan diferencias sustantivas: mientras las primeras generan productos de gestión y planeación normativa, la segunda implica la operación de un servicio público con beneficiarios directos. En términos programáticos, esta diferenciación sugiere que, por su lógica y tipo de apoyo, podrían manejarse como programas separados; sin embargo, en la práctica actual ambas se concentran en un mismo programa presupuestario, tal como lo establece su Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).

d. Identificación y cuantificación de la población potencial, objetivo y atendida (desagregada por sexo, grupos de edad, población indígena y municipio, cuando aplique)

En este apartado se presenta la identificación y cuantificación de la población objetivo, potencial y atendida del Programa 033 – Movilidad Sustentable. La información se integró con base en el Formato UDES-01 del diagnóstico del programa, la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) y proyecciones demográficas oficiales, a fin de reflejar las características y dimensiones de los grupos beneficiarios.

Población Potencial	Población Objetivo	Población Atendida
<p>Grupo 1 – Mujeres, niñas y niños menores de 12 años beneficiarios potenciales del Transporte Violeta, así como usuarios y concesionarios de transporte público y privado que participan en acuerdos y proyectos de movilidad.</p> <p>Características: 49.6% mujeres y 50.4% hombres de la población total del estado. Incluye zonas metropolitanas: Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito, Mexicali y Ensenada, con alta concentración urbana y desplazamientos intermunicipales.</p> <p>Cuantificación: 3,769,020 personas.</p> <p>Grupo 2 – Usuarios y concesionarios que potencialmente pueden participar en trámites, dictámenes técnicos, autorizaciones u otros procesos vinculados con la operación del transporte público y privado, así como en proyectos de movilidad sustentable promovidos por el Instituto de Movilidad Sustentable.</p> <p>Cuantificación: No documentada.</p>	<p>Grupo 1 – Mujeres, niñas y niños menores de 12 años beneficiarios potenciales del Transporte Violeta, así como usuarios y concesionarios de transporte público y privado que participan en acuerdos y proyectos de movilidad.</p> <p>Características: Población femenina y menores de 12 años en todo el estado; incluye grupos vulnerables que requieren transporte seguro.</p> <p>Cuantificación: 1,219,170 personas.</p> <p>Grupo 2 – Otros usuarios y concesionarios que pueden recibir atención mediante dictámenes técnicos, estudios y proyectos de infraestructura.</p> <p>Cuantificación: No documentada</p>	<p>Grupo 1 – Mujeres, niñas y niños menores de 12 años efectivamente trasladados por el Transporte Violeta en Tijuana, Mexicali, Ensenada, Tecate y Playas de Rosarito.</p> <p>Características: Uso directo del servicio de transporte seguro y con perspectiva de género.</p> <p>Cuantificación: 1,637,405 personas.</p> <p>Grupo 2 – Otros usuarios y concesionarios atendidos mediante dictámenes técnicos, autorizaciones o participación en proyectos de movilidad sustentable.</p> <p>Cuantificación: No documentada.</p>

Fuente:

Instituto de Movilidad Sustentable. (2024). *UDES-01 Formato de Diagnóstico de del Programa 033 – Movilidad Sustentable*

Instituto de Movilidad Sustentable. (2024). *Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del Programa 033 – Movilidad Sustentable* del ejercicio fiscal de 2024 del Programa Presupuestario 033 – Movilidad sustentable.

CONAPO. Proyecciones demográficas por Entidades Federativas 2020-2070.

La identificación de la población objetivo, potencial y atendida muestra diferencias entre las fuentes consultadas. En la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) se reconocen dos grupos: (i) mujeres, niñas y niños menores de 12 años como usuarios del Transporte Violeta, y (ii) usuarios y concesionarios vinculados a dictámenes técnicos y proyectos de movilidad. Sin embargo, en algunos documentos normativos y reportes oficiales sólo se documenta información cuantitativa para el primer grupo, mientras que en el segundo caso los datos aparecen como “no documentados”. Esto representa un área de oportunidad a fin de garantizar congruencia en la presentación de la información y evitar interpretaciones de que la tabla se encuentra incompleta.

La cifra de 1,637,405 personas atendidas provienen del POA, donde se reporta el acumulado anual de esta acción. Asimismo, existen cifras de esta misma actividad en el Tercer Informe de Gobierno, el cual registra 1,024,603 usuarias trasladadas de enero a octubre de 2024. La

diferencia entre ambos registros podría deberse a que el POA incluye también a niñas y niños menores de 12 años, quienes no se contabilizan en el Informe de Gobierno.

e. Relación con otros programas estatales y federales

En este punto se presenta la relación del Programa 033 – Movilidad Sustentable con otros programas presupuestarios federales y estatales. El análisis identifica coincidencias, complementariedades y diferencias, con base en los objetivos, componentes y modalidades de apoyo de cada programa, a fin de ubicar los ámbitos en que se refuerzan o distinguen entre sí.

Programas Federales

Clave y nombre del programa federal coincidente o complementario	Coincidencias	Complementariedades	Diferencias
K015 – Investigación, estudios y proyectos en materia de transporte	Coincide con el P033 en el desarrollo de estudios técnicos e investigación aplicada para mejorar la movilidad y seguridad del transporte.	Proporciona metodologías, normas técnicas y capacitación que pueden fortalecer los dictámenes, diagnósticos y lineamientos elaborados en el P033.	Está dirigido a instituciones académicas, organismos técnicos, dependencias federales y personal público y privado del sector transporte; en contraste, el P033 combina esta lógica técnica con un componente de servicio directo de transporte seguro (Transporte Violeta) en el ámbito estatal.
K032 – Reconstrucción y Conservación de Carreteras	Ambos programas buscan mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad de la población.	El programa federal asegura la conservación de la red carretera nacional, lo cual se articula con los diagnósticos y estudios técnicos del P033 sobre movilidad estatal.	Dirigido a usuarios generales de la red carretera federal, con indicadores de satisfacción de infraestructura; mientras que el P033 se enfoca en movilidad urbana, regulación estatal y transporte seguro para mujeres y Niños, Niñas y Adolescentes (NNA).
K037 – Conservación de infraestructura de caminos rurales	Mejoran la accesibilidad y movilidad de la población, objetivo que también comparte el P033 en su vertiente de movilidad sustentable.	Aporta conservación y reconstrucción de caminos rurales que pueden complementar diagnósticos y análisis estatales del P033 sobre accesibilidad y transporte.	Dirigido a población de comunidades rurales mediante inversión federal en caminos y carreteras alimentadoras; el P033 se orienta a la movilidad urbana y regulación estatal, además de incluir un componente de servicio directo (Transporte Violeta).
K039 – Estudios y proyectos de construcción de caminos	Coincidir en la generación de proyectos y estudios técnicos.	Puede aportar insumos de ingeniería que se articulen con los dictámenes del P033.	Enfocado a proyectos carreteros federales para nuevas obras, mientras que el P033 amplía su alcance a movilidad urbana,

Evaluación Específica de Desempeño

033 - Movilidad Sustentable

Clave y nombre del programa federal coincidente o complementario	Coincidencias	Complementariedades	Diferencias
			normatividad estatal y transporte con perspectiva de género.
K041 - Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros	Promueve el desarrollo de infraestructura de transporte público colectivo, con objetivos de eficiencia y sustentabilidad que también persigue el P033.	Aporta financiamiento e inversión federal en infraestructura de gran escala, que se puede articular con los diagnósticos, estudios y dictámenes técnicos generados por el P033 a nivel estatal.	Se dirige a gobiernos estatales y municipales para la ejecución de proyectos de infraestructura con recursos federales, mientras que el P033 opera en el ámbito estatal, generando dictámenes normativos y prestando servicios directos como el Transporte Violeta.

Programas Estatales

Clave y nombre del programa estatal coincidente o complementario	Coincidencias	Complementariedades	Diferencias
034 - Transporte y Control Vehicular	Ambos programas buscan contribuir al desarrollo territorial mediante el fortalecimiento del transporte y la movilidad urbana sostenible. Comparten población objetivo (usuarios y operadores del transporte) y enfoque de movilidad segura e incluyente.	El Programa 033 diseña estrategias e instrumentos de planeación de movilidad; el 034 las implementa y regula mediante trámites, inspecciones, padrones, y control vehicular. Uno genera estudios, el otro los opera.	El programa 033 tiene una orientación hacia la planeación, diagnósticos y propuestas técnicas; el 034 se enfoca en acciones operativas, normativas y de supervisión del transporte en funcionamiento.
050- Desarrollo de Infraestructura Urbana y Carreteras Estatales	Ambos programas buscan contribuir al desarrollo regional y territorial mediante acciones que mejoren la movilidad y el acceso de la población a servicios y espacios públicos.	La construcción y mantenimiento de infraestructura vial y carretera mediante el Programa 050 facilita el tránsito y control vehicular, complementando la gestión administrativa y de transporte que realiza el programa de Transporte y planeación vial.	El programa de Transporte y Control Vehicular se centra en la regulación administrativa, mientras que el programa 050 se orienta a la ejecución de obras físicas de infraestructura urbana y carretera.

f. Alineación del programa o recurso evaluado a la Planeación Nacional y Estatal

El programa evaluado presenta la siguiente alineación con los principales instrumentos de planeación nacional y estatal, identificando los ejes, objetivos y estrategias del PND 2025–2030 y de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, así como las políticas, componentes y líneas de política del PED 2022–2027 y las estrategias, acciones y metas del Programa Sectorial de Movilidad Sustentable que guardan relación directa con el reordenamiento del transporte público, la movilidad sustentable y la movilidad segura para las mujeres.

Alineación a la planeación nacional

Eje – Objetivo – Estrategia del PND 2025-2030 al que está alineado	Estrategias, Líneas de acción o estructura similar del Programa Sectorial, Especial y/o Institucional según corresponda
<p>Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030</p> <p>Eje General 2: Desarrollo con bienestar y humanismo</p> <p>Objetivo 2.10: Promover entornos públicos justos y adaptativos mediante la planificación de espacios rurales y urbanos, con el objetivo de reducir las disparidades en el acceso a oportunidades y servicios entre diferentes regiones y comunidades del país.</p> <p>Estrategia 2.10.1: Dotar a la población mexicana de infraestructura para la movilidad y el transporte público que facilite el tránsito de personas y bienes de manera accesible, sostenible, segura y eficiente, priorizando la intermodalidad en sistemas urbanos y rurales.</p>	<p>Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042</p> <p>Extracto Nacional</p> <p>Eje Estratégico 2. Servicios de transporte público de personas</p> <p>Objetivo general: Impulsar servicios de transporte público asequibles, seguros, eficientes e inclusivos, que atiendan desigualdades socioespaciales y de género.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1. Ordenar y fortalecer el marco jurídico, institucional y operativo del transporte público para asegurar calidad y seguridad en su prestación. • 2.2. Mejorar la cobertura, accesibilidad y fiabilidad de los sistemas de transporte público, priorizando a grupos vulnerables y su vinculación con el ordenamiento territorial. <p>Líneas de acción relevantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1.1 Desarrollo de la Política Nacional del Transporte Público para consolidar sistemas integrados de transporte colectivo. • 2.1.4 Mecanismos de coordinación metropolitana y estatal para implementación de acciones e inversiones en movilidad segura. • 2.1.7 Fortalecimiento institucional para mejorar el desempeño y regulación del servicio. • 2.2.5 Lineamientos de diseño que garanticen accesibilidad, seguridad e iluminación con perspectiva de género en infraestructura y equipamientos.
<p>Eje General 3: Economía moral y trabajo</p> <p>Objetivo 3.7: Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.</p> <p>Estrategia 3.7.1: Incrementar la conectividad entre regiones para mejorar el acceso a comunidades aisladas y promover el desarrollo de centros poblacionales, económicos y turísticos, integrando el ordenamiento territorial con criterios de movilidad sustentable, segura, accesible e incluyente, que contribuyan al bienestar regional, al comercio interno y transfronterizo, y al turismo.</p>	

Alineación a la planeación estatal

Política - Componente - Línea de Política del Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027	Estrategias, Líneas de acción o estructura similar del Programa Sectorial, Especial y/o Institucional emanado del PED según corresponda
<p>Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027</p> <p>Política: 6. Desarrollo Urbano y Regional</p> <p>Componente: 6.5 Baja California Conectada</p> <p>Mejorar los tiempos de traslado de los Bajacalifornianos a través de la integración modal, reordenamiento de redes de movilidad, y la habilitación de infraestructura, tecnología y sistemas de gestión logística.</p> <p>Línea de Política: 6.5.2 Reordenamiento del transporte público.</p> <p>Política: 6. Desarrollo Urbano y Regional</p> <p>Componente: 6.7 Movilidad Sustentable</p> <p>Posicionar la movilidad colectiva y activa de la entidad como una alternativa viable para la disminución de las emisiones de Gases Efecto Invernadero del sector autotransporte en beneficio de la población a través de la mejora, profesionalización e integración de estas modalidades.</p> <p>Línea de Política: LP.6.7.2 Dignificación de la Movilidad Activa.</p>	<p>Estrategia 8.2.1.3 – Coadyuvar con autoridades municipales en instrumentos de planeación</p> <p>Propósito de la estrategia:</p> <p>Fortalecer y actualizar la planeación municipal en movilidad mediante instrumentos técnicos y mecanismos de coordinación.</p> <p>Acciones relacionadas y sus metas</p> <p>8.2.1.3.1 – Encuestas Origen-Destino y estudios técnicos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acción: Establecer previsiones presupuestales para el levantamiento y actualización periódica de encuestas OD y estudios técnicos. • Meta: Aplicar y/o actualizar encuestas OD y estudios técnicos para contar con información que contribuya a la planeación del desarrollo. <p>Fuente:</p>

Política - Componente - Línea de Política del Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027	Estrategias, Líneas de acción o estructura similar del Programa Sectorial, Especial y/o Institucional emanado del PED según corresponda
	<p>8.2.1.3.2 – Coordinación para Programas Municipales de Movilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> Acción: Desarrollar mecanismos de coordinación con los tres órdenes de gobierno para actualizar Programas Sectoriales de Movilidad Urbana Sustentable municipales. Meta: Establecer mecanismos de coordinación para elaborar y/o actualizar estos Programas en cada municipio. <p>Estrategia 8.2.2.1 Movilidad Violeta – Estrategia, Acción y Meta</p> <p>Estrategia</p> <p>Desarrollar iniciativas, mecanismos y programas que promuevan y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.</p> <p>Acciones y Metas</p> <p>8.2.2.1.1 – Proyecto Transporte Violeta</p> <ul style="list-style-type: none"> Acción: Promover opciones de movilidad efectiva y segura para mujeres, niñas y niños mediante el Proyecto Transporte Violeta de Baja California. Meta: Implementar una ruta para el Transporte Violeta en el estado. <p>8.2.2.1.3 – Instrumentos para movilidad de mujeres y niños</p> <ul style="list-style-type: none"> Acción: Desarrollar instrumentos para el análisis, regulación e implementación de opciones de movilidad para mujeres y niños. Meta: Contar con programas, estudios y normas técnicas para implementación y regulación de estas opciones.

g. Identificación de enfoques transversales

En este apartado se identifican los enfoques transversales atendidos por el Programa 033 – Movilidad Sustentable, con base en su Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) y documentos normativos asociados. Se analizan las acciones y componentes del programa que contribuyen al cumplimiento de perspectivas prioritarias como género, derechos humanos, niñez y adolescencia, así como a la alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Enfoque transversal	Documento fuente	Descripción o análisis de la alineación o atención a cada enfoque transversal
Perspectiva de género	MIR 2024 del Programa 194; PED 2022-2027 de Baja California	El programa incorpora la perspectiva de género principalmente a través del componente al C5 relacionado al Transporte Violeta, que ofrece traslados seguros y gratuitos para mujeres y niñas/os menores de 12 años en los municipios de Tijuana, Mexicali, Ensenada, Tecate y Playas de Rosarito. Estas acciones buscan reducir riesgos de violencia y acoso durante los desplazamientos y garantizar condiciones de movilidad seguras e inclusivas.

Evaluación Específica de Desempeño
033 - Movilidad Sustentable

Enfoque transversal	Documento fuente	Descripción o análisis de la alineación o atención a cada enfoque transversal
Alerta de violencia de género contra las mujeres	MIR 2024 del Programa 194	El componente Transporte Violeta responde a medidas de seguridad vinculadas a la movilidad de mujeres en contextos urbanos, ofreciendo un servicio gratuito y seguro que contribuye a disminuir factores de riesgo identificados en municipios con declaratoria de AVGM. Aunque no está explícito como parte de un plan estatal de medidas AVGM, su diseño es coherente con dichas acciones.
Objetivos del Desarrollo Sostenible (nivel meta)	MIR 2024 del Programa 194	El programa contribuye principalmente al ODS 5 – Igualdad de Género, mediante el acceso seguro al transporte para mujeres; al ODS 11 – Ciudades y comunidades sostenibles, promoviendo movilidad accesible, segura y sostenible; y al ODS 13 – Acción por el clima, fomentando transporte público y reduciendo el uso de vehículos particulares.
Derechos humanos	MIR 2024; Desarrollo, Comisión Nacional de Derechos Humanos	El programa reconoce la movilidad como un derecho humano y promueve su ejercicio mediante infraestructura, dictámenes técnicos y servicios que garanticen accesibilidad, seguridad y equidad para toda la población, con especial énfasis en grupos vulnerables. Se vincula directamente con la clasificación de la CNDH en el Derecho a la libertad de tránsito y residencia.
Niños, niñas y adolescentes	MIR 2024 del Programa 194	A través del Transporte Violeta, el programa atiende a niñas y niños menores de 12 años, garantizando traslados seguros y reduciendo barreras de acceso a servicios educativos, de salud y recreativos.

Apartado 2. Resultados

Este apartado presenta los resultados del análisis de los indicadores del Programa 033 – Movilidad Sustentable, considerando su diseño en la MIR, el cumplimiento de los avances reportados en 2024 y la calidad y oportunidad de la información capturada en el Sistema Estatal de Evaluación del Desempeño (SEDED). El ejercicio permite valorar la claridad, pertinencia y desempeño de los indicadores, así como identificar hallazgos relevantes para fortalecer su seguimiento y calidad.

a. Análisis de los indicadores

El análisis de los indicadores del programa 033 – Movilidad Sustentable se realizó con base en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), los reportes de avance 2024 y la información registrada en el Sistema Estatal de Evaluación del Desempeño (SEDED). Se evaluó la claridad, pertinencia, periodicidad, avance y dimensiones de desempeño de los indicadores, así como la incorporación de enfoque de género y el resultado del Índice Estatal de Calidad de Indicadores (IECI) para el ejercicio fiscal evaluado.

Pregunta detonadora				Elegir una valoración de la Escala		
1.-¿Se identifican con claridad en la MIR del programa presupuestario evaluado los indicadores de Fin, Propósito y principales Componentes y estos presentan todos los avances de acuerdo a su periodicidad en 2024?				Alto		

Nivel de la MIR	Nombre del indicador	Identificable en la MIR (Sí/No)	Periodicidad (Anual/ Semestral/ Trimestral)	Total de avances a presentar en 2024	Cantidad de avances presentados en 2024	% de avances presentados / ¹
Fin	Índice de movilidad urbana	Sí	Anual	1	1	100%
Propósito	Porcentaje de aceptación del servicio de transporte público y privado en el estado	Sí	Anual	1	1	100%
Componente	Percepción de seguridad de las personas usuarias del Transporte Violeta	Sí	Trimestral	4	4	100%

¹ Se refiere a la cantidad de avances presentados con relación al total de avances a presentar de acuerdo a la periodicidad del indicador.

Del análisis realizado se concluye que la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del programa cumple con los criterios establecidos en los Términos de Referencia, al incluir de forma clara un indicador de Fin, uno de Propósito y uno a nivel de Componente. Todos los indicadores se encuentran correctamente identificados en la MIR y presentan una definición congruente con el nivel de la cadena de resultados al que pertenecen.

Asimismo, se identificó que la totalidad de los avances programados para 2024 de los tres indicadores, fueron presentados conforme a la periodicidad establecida. El indicador de Fin, con periodicidad anual, presentó el reporte requerido, mientras que el indicador de Propósito y Componente, de periodicidad anual y trimestral, presentaron cada uno su avance

Evaluación Específica de Desempeño
033 - Movilidad Sustentable

correspondiente. Esta situación refleja un cumplimiento completo del monitoreo establecido en la planeación programática del programa.

En virtud de que se cuenta con todos los indicadores requeridos y que el 100% de los reportes de avance fueron entregados conforme a la periodicidad registrada, se asigna la valoración "**Alto**", conforme a los criterios establecidos para este reactivo.

Pregunta detonadora				Elegir una valoración de la Escala	
2.-¿Cómo valora el desempeño de los indicadores del ejercicio fiscal que se está evaluando?				Alto	

Indicador	Unidad de medida	Desempeño promedio en el año				Desempeño promedio del Indicador (Porcentaje)²
		Desempeño trimestre 1	Desempeño trimestre 2	Desempeño trimestre 3	Desempeño trimestre 4	
Índice de movilidad urbana	Porcentaje	-	-	-	123.69	100%
Porcentaje de aceptación del servicio de transporte público y privado en el estado	Porcentaje	-	-	-	105.22	100%
Percepción de seguridad de las personas usuarias del transporte violeta	Porcentaje	111.11	111.11	111.11	111.11	100%
Porcentaje de desempeño promedio de los indicadores del programa evaluado						100%

Los tres indicadores estratégicos del programa (Fin, Propósito y Componente) presentaron un promedio de avance de 113.34% respecto a sus metas anuales para el ejercicio 2024, lo cual corresponde a una valoración *Alto*, conforme a los criterios establecidos en el IVED.

Dado que el promedio de avance superó el 100%, la entidad paraestatal justificó el sobrecumplimiento en los reportes de avance de la siguiente manera:

- Indicador de Fin (Índice de movilidad urbana): registró un desempeño de 123.69%, argumentando que se ejecutaron ocho proyectos durante el año, de los cuales cinco se concluyeron al 100% y tres alcanzaron un avance del 50%, lo que incrementó el valor final del indicador por encima de lo previsto. Este resultado sugiere que la meta programada pudo haber sido poco retadora.
- Indicador de Componente (Percepción de seguridad del Transporte Violeta): se realizaron 7,200 encuestas en los distintos municipios, y el 100% de las personas encuestadas manifestaron sentirse seguras al utilizar el servicio, lo que derivó en un cumplimiento del 111.11%. Este desempeño también indica que la meta establecida no representó un desafío significativo para el programa.

Si bien este sobrecumplimiento (por arriba del 100%) puede considerarse favorable en términos cuantitativos, es importante que, en futuros ejercicios fiscales, se refuerzen los

² En los casos en que el desempeño reportado de un indicador supera el 100%, se registra como **100%** en cumplimiento de lo establecido en los Términos de Referencia (TdR) de la Evaluación Específica de Desempeño.

Evaluación Específica de Desempeño

033 - Movilidad Sustentable

mecanismos de programación de metas con base en estimaciones reales, especialmente cuando los resultados reportados muestran este comportamiento recurrente.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
3.-¿El programa o recurso evaluado cuenta con indicadores desarrollados e implementados en el SEDED que midan el desempeño en las dimensiones de Eficacia, Eficiencia, Economía y Calidad?	Medio

Indicador	Dimensión de Desempeño				Pertinente la dimensión de desempeño asignada (Sí / No)
	Eficacia	Eficiencia	Economía	Calidad	
Índice de movilidad urbana	X				Sí
Porcentaje de aceptación del servicio de transporte público y privado en el estado	X				No
Percepción de seguridad de las personas usuarias del transporte violeta				X	Sí

Del análisis integral de las fichas técnicas y la clasificación registrada en SEDED, se identificó que el programa cuenta con indicadores que miden dos dimensiones del desempeño: eficacia y calidad. Sin embargo, no se cuenta con indicadores que aborden las dimensiones de eficiencia ni economía, lo cual representa una limitante para valorar integralmente la relación entre medios y fines, y el uso racional de los recursos.

Si bien el indicador relacionado con movilidad urbana está correctamente alineado con la dimensión de eficacia, en el caso del indicador que mide el porcentaje de aceptación del transporte público y privado, se identificó una inconsistencia metodológica: aunque se clasificó como indicador de eficacia, su diseño está basado exclusivamente en encuestas de percepción ciudadana, lo que en términos técnicos lo vincula más estrechamente con la dimensión de Calidad, al no reflejar un resultado verificable del cambio institucional, sino la percepción de satisfacción.

Este hallazgo evidencia un área de mejora en la asignación y conceptualización de las dimensiones de desempeño, particularmente en lo que respecta a la diferenciación entre eficacia y calidad cuando se utilizan instrumentos de percepción como fuente principal. Por tanto, se considera que, aunque el programa cuenta con dos dimensiones representadas, la pertinencia de una de ellas es cuestionable, lo que justifica la asignación de una valoración “**Medio**”.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
4. Si la naturaleza del programa aplica, ¿se cuenta con indicadores de género o desagregados por sexo, implementados en el SEDED?	Alto

El programa cuenta con dos indicadores que incorporan el enfoque de género o la desagregación por sexo. El indicador “Percepción de seguridad de las personas usuarias del Transporte Violeta” está dirigido a una población específica conformada por mujeres, niñas y niños menores de 12 años, y su diseño responde a una lógica de atención diferenciada orientada a la protección y seguridad de estos grupos. Por su parte, el indicador “Porcentaje de aceptación del servicio de transporte público y privado” integra desagregación por sexo en

Evaluación Específica de Desempeño

033 - Movilidad Sustentable

la medición, lo cual permite identificar diferencias en la percepción del servicio entre hombres y mujeres.

Ambos indicadores permiten generar información útil para analizar el desempeño del programa desde una perspectiva de género, lo que resulta pertinente considerando su naturaleza y objetivos operativos. En este sentido, se asigna una valoración “**Alto**”.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
5. ¿Cómo valora el promedio de los resultados trimestrales 2024 del Índice Estatal de Calidad de Indicadores (IECI), generado por la Secretaría de Hacienda de Baja California?	Alto

Periodo	Criterio Oportunidad	Criterio Calidad	Valor IECI
Primer Trimestre	40	60	100
Segundo Trimestre	40	60	100
Tercer trimestre	40	60	100
Cuarto Trimestre	40	40	80
Promedio	40	45	95

El programa obtuvo un promedio anual del Índice Estatal de Calidad de Indicadores (IECI) de 95 puntos, lo que lo ubica en el nivel “**Alto**” de la escala de valoración del IVED. Este resultado refleja que, en tres de los cuatro trimestres de 2024, se cumplió con el Criterio de Oportunidad y parcialmente con el Criterio de Calidad.

En el cuarto trimestre, aunque se cumplió con el Criterio de Oportunidad, la información capturada no cumplió con el Criterio de Calidad, lo que resultó en un puntaje de 0 en este rubro en uno de los tres indicadores a reportar, esto redujo el valor trimestral a 40 puntos de 60 como máximo. Esto evidencia que, al cierre del ejercicio, se registró información carente de suficiencia, consistencia o claridad, lo que limitó su validación.

Esta valoración evidencia que el programa cuenta con procesos internos de seguimiento y registro de indicadores generalmente adecuados; no obstante, existe una necesidad para reforzar los mecanismos que aseguren el cumplimiento del Criterio de Calidad en todos los trimestres para mantener resultados sobresalientes de forma sostenida.

Valoración de la sección:

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
Indicadores	1.-¿Se identifican con claridad en la MIR del programa presupuestario evaluado los indicadores de Fin, Propósito y principales Componentes y estos presentan todos los avances de acuerdo a su periodicidad en 2024?	Eficacia	Alto
	2.-¿Cómo valora el desempeño de los indicadores del ejercicio fiscal que se está evaluando?	Eficacia	Alto
	3.-¿El programa o recurso evaluado cuenta con indicadores desarrollados e implementados en el SEDED que midan el desempeño en las dimensiones de Eficacia, Eficiencia, Economía y Calidad?	Eficacia	Medio

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
	4. Si la naturaleza del programa aplica, ¿se cuenta con indicadores de género o desagregados por sexo, implementados en el SEDED?	Eficacia	Alto
	5.- ¿Cómo valora el promedio de los resultados trimestrales 2024 del Índice Estatal de Calidad de Indicadores (IECI), generado por la Secretaría de Hacienda de Baja California?	Calidad	Alto
Resultado de sección			90.0

Principales hallazgos de la sección:

- Los tres indicadores estratégicos registraron un promedio de avance anual de 113.34% con sobrecumplimientos en Fin y Componente que sugieren metas poco retadoras.
- Se detectó una clasificación del desempeño incorrecta en un indicador de percepción, alineado a calidad en lugar de eficacia.
- Dos indicadores incorporan enfoque de género o desagregación por sexo.
- El IECI promedio anual fue de 95 puntos, pero en el cierre del ejercicio evaluado debido a que indicador no cumplió con el Criterio de Calidad.

b. Análisis del cumplimiento programático

El análisis del cumplimiento programático del Programa 033 – Movilidad Sustentable se realizó considerando la identificación y redacción de los bienes y servicios en la MIR y el POA, el nivel de avance de las metas durante 2024 y la existencia de sustento normativo para su entrega. La revisión incluyó la verificación del alineamiento con la Metodología de Marco Lógico (MML), el cálculo del desempeño programático promedio y la correspondencia de las metas con Reglas de Operación o documentos homólogos emitidos por el Instituto de Movilidad Sustentable (IMOS), conforme a los criterios establecidos en los Términos de Referencia.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
6.-¿Se identifican con claridad en la MIR (Estatual) y en el POA los bienes y servicios que el programa entrega (metas, obras o acciones) para el ejercicio fiscal que se está evaluando y estos están redactados con base en la MML?	Medio

Bien, producto o servicio que se entrega a la población objetivo	Se identifica en MIR (Sí/No)	Se identifica en POA (Sí/No)	Redactado de acuerdo a la MML (Sí/No)	Cumple con los tres criterios del reactivo (Sí/No)
Acciones de apoyo a la política pública de movilidad a través de la colaboración entre los diferentes organismos públicos y privados, implementadas.	Sí	Sí	No	No
Diagnóstico de los impactos en la movilidad con base en las propuestas de la modificación de los servicios de movilidad y transporte en el estado, realizado.	Sí	Sí	Sí	Sí
Estudios y análisis viables para realizar las adecuaciones en los componentes de movilidad, elaborados.	Sí	Sí	No	No

Evaluación Específica de Desempeño

033 - Movilidad Sustentable

Bien, producto o servicio que se entrega a la población objetivo	Se identifica en MIR (Sí/No)	Se identifica en POA (Sí/No)	Redactado de acuerdo a la MML (Sí/No)	Cumple con los tres criterios del reactivo (Sí/No)
Diagnóstico de los impactos en la movilidad con base en las propuestas de modificación de los servicios y equipamiento de transporte, desarrollado.	Sí	Sí	Sí	Sí
Transporte violeta para facilitar la movilidad y el traslado adecuado de mujeres y niñas y niños menores de 12 años en el estado, proporcionado.	Sí	Sí	Sí	Sí
Porcentaje de bienes, productos o servicios que cumplen con los criterios del reactivo				60%

Del total de cinco bienes, productos o servicios entregados a la población objetivo, tres cumplen con los tres criterios establecidos: están claramente identificados en la MIR, también en el POA, y su redacción es congruente con la Metodología de Marco Lógico (MML). El cumplimiento parcial en uno de los casos permite asignar una valoración de 60%, correspondiente al nivel **“Medio”**.

Dos casos presentan observaciones relevantes en cuanto a la redacción conforme a la MML:

- En el primer caso, el bien descrito como “acciones de apoyo a la política pública de movilidad” lo cual resulta ambiguo, ya que no define con claridad el bien, producto o servicio concreto que se entrega. La expresión “acciones” no permite verificar un entregable específico ni observable.
- En el caso del bien identificado como “estudios y análisis viables”, se identifican dos productos simultáneos (estudios y análisis), lo cual contradice el principio de unicidad y claridad de la MML, que indica que los bienes o servicios deben expresarse en términos concretos y observables de forma individual.

Estos aspectos representan áreas de mejora en la formulación de los Componentes de la MIR, especialmente en la redacción precisa y verificable de los bienes y servicios. Si bien el programa refleja un buen nivel de alineación programática, la revisión técnica evidencia oportunidades para fortalecer la comprensión lógica del programa.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
7.- ¿Cómo valora el avance programático del programa presupuestario evaluado en el año que se está evaluando?	Alto

Meta	Cálculo máximo (Sí/No)	Desempeño programático ¹ en el año				Desempeño programático de la meta (Porcentaje)
		Desempeño programático Trimestre 1	Desempeño programático o Trimestre 2	Desempeño programático Trimestre 3	Desempeño programático Trimestre 4	
Acciones de apoyo a la política pública de movilidad a través de la colaboración entre los diferentes organismos públicos y privados, implementadas.	No	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (4/4)

Evaluación Específica de Desempeño
033 - Movilidad Sustentable

Meta	Cálculo máximo (Si/No)	Desempeño programático ¹ en el año				Desempeño programático de la meta (Porcentaje)
		Desempeño programático Trimestre 1	Desempeño programático o Trimestre 2	Desempeño programático Trimestre 3	Desempeño programático Trimestre 4	
Diagnóstico de los impactos en la movilidad con base en las propuestas de la modificación de los servicios de movilidad y transporte en el estado, realizado.	No	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (4/4)
Estudios y análisis viables para realizar las adecuaciones en los componentes de movilidad, elaborados.	No	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (4/4)
Diagnóstico de los impactos en la movilidad con base en las propuestas de modificación de los servicios y equipamiento de transporte, desarrollado.	No	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (1/1)	100% (4/4)
Transporte violeta para facilitar la movilidad y el traslado adecuado de mujeres y niñas y niños menores de 12 años en el estado, proporcionado.	No	53.74% (306,297/570,000)	164.61% (356,204/216,390)	241.61% (522,814 / 216,390)	208.92% (452,090/216,390)	100% (1,219,170/1,637,405)
Porcentaje promedio de desempeño programático de las metas del programa evaluado						100%

¹Se refiere a la relación porcentual entre el avance de la meta con respecto a la cantidad anual de la misma.

El programa reportó un avance programático promedio del 107% (sin embargo, de acuerdo a lo señalado en los TdR, este valor se topa a 100% para no sesgar la valoración), respecto a las metas establecidas en el POA 2024. Cuatro de las cinco metas, todas de tipo acumulable, alcanzaron el 100% o más en el cumplimiento, lo que refleja consistencia en la ejecución programada.

La meta correspondiente al servicio de Transporte Violeta, presentó un comportamiento programático atípico. En el primer trimestre registró un avance de 53.74%, significativamente por debajo de la meta esperada, lo que indica una subejecución inicial. No obstante, en los trimestres posteriores, el programa mostró un sobrecumplimiento sostenido, alcanzando valores de 164.61%, 241.61% y 208.92%, respectivamente. El resultado anual fue de 134.30%, superando el umbral del 110% establecido en los TdR como señal de inconsistencias en la programación.

Respecto a este comportamiento, la Entidad Paraestatal no presentó en el POA justificación técnica de las variaciones, limitándose únicamente a informar el número de beneficiarias atendidas en cada periodo. Esta ausencia de explicación impide contar con elementos para

Evaluación Específica de Desempeño

033 - Movilidad Sustentable

valorar si los ajustes en la ejecución respondieron a factores de planeación, estimaciones de demanda o decisiones operativas.

Dado que el desempeño promedio de las metas programadas fue de 100%, se asigna la valoración “**Alto**” al desempeño programático general. Sin embargo, es importante mejorar sus procesos de programación y estimaciones a futuro, especialmente relacionados con la prestación de servicios recurrentes como este, a fin de asegurar que las metas representen un reto realista y alineado a la capacidad operativa del programa.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
8.- En caso de que aplique, los bienes y servicios que entrega el programa presupuestario estatal (metas, obras y acciones), se encuentran sustentados en Reglas de Operación (ROP) o documentos normativos de similar naturaleza como: criterios, lineamientos o convenios.	Medio

Redacción de la meta del programa a evaluar de acuerdo al POA 2024	Sustentada en ROP o en documento normativo de similar naturaleza (Sí/No)	Descripción y breve análisis ó del sustento de la meta del programa en documento normativo
Acciones de apoyo a la política pública de movilidad a través de la colaboración entre los diferentes organismos públicos y privados, implementadas.	No	No se identificó documento normativo específico en las fichas homólogas que respalde de manera directa esta meta, la cual se orienta a acciones de coordinación y colaboración interinstitucional.
Diagnóstico de los impactos en la movilidad con base en las propuestas de la modificación de los servicios de movilidad y transporte en el estado, realizado.	Sí	Sustentado en fichas como 'Anuencia de Impacto a la Movilidad' y 'Dictamen Técnico de Factibilidad', que establecen requisitos y procedimientos para evaluar solicitudes y emitir dictámenes técnicos.
Estudios y análisis viables para realizar las adecuaciones en los componentes de movilidad, elaborados.	No	No se identificó sustento normativo en las fichas homólogas, al tratarse de actividades técnicas y de planeación no reguladas en un documento operativo.
Diagnóstico de los impactos en la movilidad con base en las propuestas de modificación de los servicios y equipamiento de transporte, desarrollado.	Sí	Respaldo por fichas como 'Dictamen Técnico de Factibilidad' y 'Anuencia de Impacto a la Movilidad', que norman la emisión de dictámenes y evaluaciones para cambios en servicios y equipamiento de transporte.
Transporte violeta para facilitar la movilidad y el traslado adecuado de mujeres y niñas y niños menores de 12 años en el estado, proporcionado.	Sí	El servicio Transporte Violeta cuenta con Reglas de Operación que establecen el marco normativo para otorgar apoyos de transporte gratuito a mujeres y sus acompañantes, con el objetivo de mejorar su movilidad segura y accesible en Baja California; sin embargo, no se publicaron reglas vigentes para el ejercicio del 2024.

De las cinco metas registradas en el POA 2024 del programa, dos cuentan con sustento en documentos normativos de similar naturaleza a las Reglas de Operación, lo que representa un 60% del total.

Entre los documentos identificados se encuentran fichas técnicas como la Anuencia de Impacto a la Movilidad y el Dictamen Técnico de Factibilidad, que establecen requisitos y procedimientos para evaluar solicitudes y emitir dictámenes técnicos.

Evaluación Específica de Desempeño 033 - Movilidad Sustentable

Asimismo, como se señaló con anterioridad se localizaron las Reglas de Operación del Programa Transporte Violeta vigentes en 2023, en las que se definían objetivos, población objetivo, criterios y características del apoyo. Si bien en 2024 no se publicaron nuevas reglas específicas, al no haberse modificado la naturaleza del servicio ni derogadas las disposiciones anteriores, estas deben considerarse como vigentes para efectos de valoración normativa.

Las metas restantes no cuentan con respaldo normativo de este tipo, al corresponder principalmente a acciones de coordinación interinstitucional o estudios técnicos que no se encuentran regulados por documentos formales.

Conforme a los criterios de la escala de valoración del IVED, el resultado se ubica en el nivel “**Medio**”, al encontrarse entre en un 60% de los bienes y servicios sustentados en Reglas de Operación o documentos normativos de similar naturaleza.

Valoración de la sección:

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
Cumplimiento programático	6.-¿Se identifican con claridad en el POA y la MIR (Estatal) los bienes y servicios que el programa entrega (metas, obras o acciones) para el ejercicio fiscal que se está evaluando y estos están redactados con base en la MML?	Eficacia	Medio
	7.- ¿Cómo valora el avance programático del programa presupuestario evaluado en el año que se está evaluando?	Eficacia	Alto
	8.- En caso de que aplique, los bienes y servicios que entrega el programa presupuestario estatal (metas, obras y acciones), ¿se encuentran sustentados en Reglas de Operación (ROP) o documentos normativos de similar naturaleza como: criterios, lineamientos o convenios?	Eficacia	Medio
Resultado de sección		66.7	

Principales hallazgos de la sección:

- El 60% de los bienes y servicios cumple con los tres criterios de identificación en la MIR y el POA y redacción conforme a la MML; se detectaron problemas de ambigüedad y falta de unicidad en dos casos.
- El avance programático promedio de las metas fue del 100% “Alto”, aunque la meta de Transporte Violeta mostró subejecución inicial y sobrecumplimientos posteriores, lo que evidencia áreas de mejora en la programación y estimación de cobertura.
- El 60% de los bienes y servicios cuenta con sustento en documentos normativos de similar naturaleza a las Reglas de Operación, lo que ubica la valoración en el nivel “Medio”.

c. Análisis del ejercicio presupuestal

El análisis del ejercicio presupuestal del Programa 033 – Movilidad Sustentable se desarrolló a partir de la revisión de la eficiencia en el uso de los recursos, la identificación y ejecución de partidas relevantes, la congruencia entre el avance programático y el gasto devengado, así como la accesibilidad de la información presupuestaria vinculada al programa. Se evaluó el cumplimiento de criterios de eficiencia establecidos en los TdR, el comportamiento por

Evaluación Específica de Desempeño

033 - Movilidad Sustentable

capítulos y partidas de gasto, y la disponibilidad de información en portales oficiales para efectos de transparencia.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
9.- ¿Cómo valora el desempeño presupuestario (presupuesto modificado con respecto al presupuesto devengado) del programa en el año que se está evaluando?	Alto

El programa registró un presupuesto modificado total de \$128,625,612.25 y un presupuesto devengado de \$124,653,141.36, lo que representa una eficiencia presupuestal global de 96.91%, nivel que corresponde a la valoración “**Alto**” conforme a los criterios establecidos en el IVED.

Por capítulo de gasto, se observa que el Capítulo 1000 (Servicios Personales) alcanzó una eficiencia de 98.50%, el Capítulo 2000 (Materiales y Suministros) 83.33%, y el Capítulo 3000 (Servicios Generales) 97.89%. En contraste, el Capítulo 4000 (Transferencias, Subsidios y Ayudas) no registró devengos, obteniendo una eficiencia de 0%. El Capítulo 5000 (Bienes Muebles e Inmuebles) no contó con presupuesto modificado, situación congruente con la naturaleza del programa.

Se identificó una incongruencia, ya que, si bien para el ejercicio fiscal 2024 no se publicaron Reglas de Operación, al tomar como referencia las emitidas para el año 2023 se observa que el programa debía operar a través de la partida 44101 – Ayudas Sociales a Personas, correspondiente al Capítulo 4000. No obstante, durante 2024 no se ejercieron recursos en dicho capítulo.

Si bien, este alto nivel de desempeño refleja un uso eficiente de los recursos asignados, especialmente en los capítulos de gasto con mayor peso presupuestal (1000 y 3000). No obstante, la ausencia de gasto en el Capítulo 4000 y la inconsistencia con lo establecido en las Reglas de Operación, evidencian las áreas de mejora en la programación para una mayor congruencia entre la planeación presupuestaria y la operación real del programa.

Capítulo de Gasto	<i>Eficiencia presupuestal del programa</i>		Porcentaje de Eficiencia presupuestal
	Presupuesto Modificado	Presupuesto Devengado	
1000	\$ 6,850,657.86	\$ 6,747,887.05	98.50%
2000	321,735.00	268,155.35	83.35%
3000	120,170,259.39	117,637,098.96	97.89%
4000	1,282,960.00	-	0.00%
5000	-	-	-
Totales	\$ 128,625,612.25	\$ 124,653,141.36	96.91%

Evaluación Específica de Desempeño
 033 - Movilidad Sustentable

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
10.- ¿Se identificó en el año a evaluar, asignación presupuestaria a partidas de gasto autorizadas a la Dependencia o Entidad Paraestatal, relacionadas con la producción o entrega de bienes y servicios del programa evaluado?	Alto

Partida Específica	Partida relevante para la producción de los bienes y servicios del programa (Sí/No)	Presupuesto Modificado	Presupuesto Devengado	Porcentaje de Eficiencia presupuestal
11301 - Sueldo tabular personal permanente	Sí	1,473,340.20	1,468,978.22	99.70%
12101 - Honorarios asimilables a salarios	Sí	1,050,000.00	1,041,333.33	99.17%
13202 - Prima vacacional	Sí	139,453.89	133,449.47	95.69%
13203 - Gratificación de fin de año	Sí	278,878.22	258,352.57	92.64%
13401 - Compensaciones	Sí	3,394,327.09	3,331,462.36	98.15%
14101 - Aportaciones patronales de servicio médico	Sí	416,729.34	416,729.34	100.00%
15401 - Canasta básica	Sí	65,952.24	65,714.32	99.64%
15402 - Bono de transporte	No	31,976.88	31,867.44	99.66%
21101 - Materiales y útiles de oficina	No	62,572.00	56,937.15	90.99%
22105 - Agua y hielo para consumo humano	No	13,840.00	11,215.84	81.04%
22106 - Artículos de cafetería	No	10,000.00	9,741.22	97.41%
26101 - Combustibles	Sí	207,600.00	165,885.55	79.91%
33602 - Servicios de impresión	No	100,000.00	99,820.91	99.82%
37101 - Pasajes aéreos	No	30,000.00	-	0.00%
37501 - Viáticos en el país	No	72,960.00	18,450.00	25.29%
37502 - Hospedaje en el país	No	72,000.00	20,445.36	28.40%
37902 - Peajes	No	24,215.72	22,083.00	91.19%
38301 - Congresos y convenciones	No	200,000.00	193,538.11	96.77%
25401 - Materiales médicos	No	-	-	0.00%
21103 - Otros equipos menores	No	21,500.00	21,500.00	100.00%
21601 - Material de limpieza	No	2,500.00	2,499.99	100.00%
27101 - Vestuario y uniformes	No	1,860.00	-	0.00%
32501 - Arrendamiento equipo de transporte	Sí	119,421,083.67	117,147,761.58	98.10%
21102 - Equipos menores de oficina	No	1,863.00	372.60	20.00%
44101 - Ayudas sociales a personas	Sí	1,282,960.00	-	0.00%
39906 - Transportación de deportistas y estudiantes	Sí	250,000.00	135,000.00	54.00%
Totales		128,625,612.25	124,653,141.36	96.91%

Se identificaron 26 partidas presupuestarias dentro del programa, de las cuales 11 fueron clasificadas como relevantes para la producción y entrega de los bienes y servicios del mismo. Todas las partidas relevantes contaron con asignación presupuestaria durante el ejercicio fiscal 2024.

En el ejercicio 2024, el programa contó con diversas partidas relevantes, principalmente vinculadas a servicios personales, materiales, servicios generales, arrendamiento de transporte

Evaluación Específica de Desempeño 033 - Movilidad Sustentable

y ayudas sociales. Entre las más representativas se encuentran: 11301 Sueldo Tabular Personal Permanente, 13401 Compensaciones, 32501 Arrendamiento de Equipo de Transporte y 44101 Ayudas Sociales a Personas, esta última señalada en las Reglas de Operación como la partida a través de la cual se operaría el programa o servicio Transporte Violeta.

La mayoría de estas partidas registró niveles de eficiencia presupuestal superiores al 90%, destacando servicios personales, arrendamiento de transporte y varios conceptos de materiales y servicios.

Sin embargo, del análisis detallado del comportamiento presupuestal, se identificaron algunos hallazgos que deben considerarse para mejorar la consistencia entre la programación y la ejecución del gasto público.

En particular, se identificaron partidas con asignación, pero sin ejercicio alguno, como la 44101 – Ayudas Sociales a Personas, 27101 – Vestuario y Uniformes, 37101 – Pasajes Aéreos y 25401 – Materiales Médicos, todas con eficiencia presupuestal del 0%. Estos casos reflejan omisiones en la ejecución que no fueron acompañadas de ajustes o justificaciones técnicas visibles, lo que pone en entredicho la precisión de la planeación presupuestal.

A pesar de estos hallazgos, el programa alcanzó una **eficiencia presupuestal global de 96.91%**, lo que, conforme a la escala del IVED, justifica que la valoración de este reactivivo se mantenga en el nivel **“Alto”**. No obstante, las observaciones aquí descritas deberán ser consideradas como áreas de mejora en la planeación, ejecución y seguimiento presupuestal del programa.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
11.- ¿Cómo valora la congruencia programática-presupuestal del programa o recurso evaluado (porcentaje de desempeño de las metas del POA, respecto al porcentaje del presupuesto devengado)?	Alto

Porcentaje de Avance programático	Porcentaje de Eficiencia presupuestal	Diferencia porcentual (valor absoluto) ¹¹
100.00%	96.91%	3.09%

¹¹Se calcula restando el porcentaje de avance programático menos el porcentaje de eficiencia presupuestal. El resultado se expresará como un **valor absoluto** de la diferencia entre ambas variables, por lo que para este análisis no es relevante el sentido positivo o negativo de la diferencia.

El porcentaje de avance programático del programa en 2024 fue de **100%**, mientras que la eficiencia presupuestal global alcanzó **96.91%**. La diferencia porcentual absoluta entre ambos valores es de **3.09%**, lo que, conforme a la escala de valoración del IVED, corresponde al nivel **“Alto”**.

El resultado indica que el desempeño programático y el ejercicio del presupuesto mantuvieron una alta correspondencia, reflejando una adecuada planeación y ejecución de los recursos en relación con las metas establecidas.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
12.-¿Cómo valoraría la transparencia de información presupuestaria en función de la accesibilidad a la información, con respecto al ejercicio de los recursos públicos vinculados al programa evaluado?	Medio Alto

Nombre del documento programático-presupuestal utilizado en la evaluación	Cantidad de documentos programáticos presupuestales emitidos al Congreso del Estado	Cantidad de documentos remitidos al Congreso del Estado disponibles en al menos un portal de los mencionados en el reactiv
Avances del Programa Operativo Anual	4	4
Avances presupuestales	4	2
Avances de Indicadores de Desempeño	4	4
Porcentaje ⁷⁾	100.0%	83.33%

⁷⁾Se calcula relacionando el porcentaje de documentos programáticos presupuestales que se encontraron disponibles a la ciudadanía en alguno de los cuatro portales de transparencia mencionados en el reactiv, con relación al total de documentos programáticos presupuestales utilizados en la evaluación.

En la revisión de la accesibilidad a la información programático-presupuestaria del programa evaluado, se identificó que tres de los tres documentos utilizados en la evaluación se encuentran disponibles en línea en al menos un portal oficial, lo que equivale a un 83.33% de accesibilidad a la información. Esta proporción permite ubicar al Programa en una valoración de nivel “Medio Alto”, conforme a los Términos de Referencia.

Respecto al avance del Programa Operativo Anual (POA), se identificó información accesible en los portales de Transparencia Institucional del Gobierno del Estado y de la Cuenta Pública, en los cuales se puede consultar información programática general. En este sentido, se considera que la información se encuentra disponible en los cuatro portales revisados.

En cuanto a los avances de indicadores de desempeño, se identificó disponibilidad de información en cuatro de los cuatro portales revisados: Transparencia Institucional del Gobierno del Estado, Cuenta Pública, Monitor BC y el Portal Institucional de la Entidad. Esta cobertura permite afirmar que la información se encuentra presente en los cuatro portales revisados.

En lo referente a la información presupuestaria, se observó que ninguno de los portales revisados presenta los avances desagregados por programa presupuestario. Sin embargo, en el portal de Transparencia Institucional del Gobierno del Estado y en la Cuenta Pública 2024 (Tomo VII), la información presupuestaria sí se encuentra disponible, pero está presentada de manera agregada, a nivel de objeto del gasto. Este nivel de presentación limita su utilidad para el seguimiento específico del programa evaluado. En el caso del portal Monitor BC, no se cuenta con información correspondiente al ejercicio 2024. Esta ausencia de desglose directo impide a la ciudadanía conocer con claridad cómo se ejercieron los recursos asignados al Programa 033.

Valoración de la sección:

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
Ejercicio presupuestal	9.- ¿Cómo valora el desempeño presupuestario (presupuesto modificado con respecto al presupuesto devengado) del programa en el año que se está evaluando?	Economía	Alto
	10.- ¿Se identificó en el año a evaluar, asignación presupuestaria a partidas de gasto autorizadas a la Dependencia o Entidad Paraestatal, relacionadas con la producción o entrega de bienes y servicios del programa evaluado?	Calidad	Alto
	11.- ¿Cómo valora la congruencia programática-presupuestal del programa o recurso evaluado (porcentaje de desempeño de las metas del POA, respecto al porcentaje del presupuesto devengado)?	Eficiencia	Alto
	12.- ¿Cómo valoraría la transparencia de información presupuestaria en función de la accesibilidad a la información, con respecto al ejercicio de los recursos públicos vinculados al programa evaluado?	Calidad	Medio Alto
Resultado de sección			93.8

Principales hallazgos de la sección:

1. El programa registró una eficiencia presupuestal global de 96.91% (Alto), aunque no ejerció recursos en el Capítulo 4000, en contradicción con sus Reglas de Operación.
2. El 100% de las partidas relevantes tuvo asignación, pero varias no registraron ejercicio (44101, 27101, 37101, 25401), evidenciando debilidades en la programación y ejecución del recurso.
3. La diferencia entre el avance programático (100%) y la eficiencia presupuestal (96.91%) fue de solo 3.09%, lo que indica alta congruencia programática-presupuestal.
4. La accesibilidad a la información programática-presupuestaria relacionada con el programa fue de 83.33% (Medio Alto), sin disponibilidad de avances presupuestales desagregados por programa en los portales oficiales consultados.

Apartado 3. Análisis de la cobertura

El análisis de la cobertura del Programa 033 – Movilidad Sustentable tuvo como objetivo verificar la identificación de las poblaciones potencial, objetivo y atendida, la existencia y características de una estrategia de cobertura, y la disponibilidad y calidad del padrón de beneficiarios, en cumplimiento con los criterios establecidos en los TdR. Se revisó el diagnóstico institucional, la MIR y el POA 2024, así como la información complementaria sobre la prestación de bienes y servicios, para determinar el grado de alineación con la planeación y la capacidad de focalización del programa.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
13.- Las poblaciones: potencial, objetivo y atendida (o en su caso el área de enfoque) ¿se encuentran identificadas en el diagnóstico del programa presupuestario estatal u otros documentos de similar naturaleza?	Medio Alto

Población Potencial	Población Objetivo	Población Atendida
3,769,020 habitantes de Baja California	1,219,170 personas usuarias	1,637,405 personas usuarias
Caracterización	Caracterización	Caracterización
49.6% mujeres y 50.4% hombres; incluye niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultos mayores y población indígena; distribución por municipio: Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito (57.3%), Mexicali (27.8%), Ensenada (14.9%).	Desagregada por sexo (mujeres), edad (niñas y niños menores de 12 años) y municipio; prioriza a población en situación de vulnerabilidad que requiere transporte seguro y accesible.	Desagregada por sexo (mujeres), edad (niñas y niños menores de 12 años) y municipio; prioriza a población en situación de vulnerabilidad que requiere transporte seguro y accesible.
Fuente: Diagnóstico del Programa Presupuestario 033 – Movilidad Sustentable (UDES-01). 2024.	Fuente: POA 4º Trimestre 2024 del Programa Presupuestario 033 – Movilidad Sustentable. Reglas de Operación del Programa "Transporte Violeta", del IMOS.	Fuente: POA 4º Trimestre 2024 del Programa Presupuestario 033 – Movilidad Sustentable. Reglas de Operación del Programa "Transporte Violeta", del IMOS.

En el diagnóstico del Programa Presupuestario 033 – *Movilidad Sustentable* se identifican de manera cualitativa las características de la población potencial y objetivo, con diferenciación por sexo y edad a partir de información estadística y estudios de movilidad. Asimismo, se cuantifica directamente la población objetivo y atendida del *Transporte Violeta* en el POA 2024, con cifras programadas y reales que muestran cobertura efectiva.

Debe señalarse que, derivado del análisis del POA 2024, la población atendida (1,637,405 personas usuarias) resultó superior a la población programada (1,219,170), con una diferencia de 418,235 personas adicionales, lo que equivale a un 34.3% más de lo programado.

Esta variación permitió identificar un fallo en el establecimiento de la programación de personas por atender, ya que la estimación inicial no consideró adecuadamente la dinámica real de uso del servicio. La cifra de 1,637,405 corresponde al acumulado anual reportado en el POA, que incluye tanto a mujeres como a niñas y niños menores de 12 años que utilizan el servicio. Por su parte, el Tercer Informe de Gobierno reporta 1,024,603 usuarias trasladadas de

Evaluación Específica de Desempeño

033 - Movilidad Sustentable

enero a octubre de 2024, cifra que se refiere exclusivamente a mujeres. Esto explica la diferencia entre ambos registros, ya que el POA incorpora a la totalidad de personas usuarias, mientras que el Informe contabiliza únicamente a mujeres en un periodo específico. En consecuencia, ambos datos son congruentes al representar dimensiones distintas de la cobertura del servicio.

No obstante, debe destacarse que el programa combina dos vertientes distintas: (i) la prestación de un servicio directo (*Transporte Violeta*), para el cual sí se dispone de información cuantitativa y documentada; y (ii) las acciones de planeación, diagnósticos y dictámenes técnicos, donde la población objetivo corresponde a usuarios, concesionarios y autoridades de transporte, pero en este caso los datos aparecen solo de forma cualitativa o “no documentados”.

Esta situación refleja que la población cuantificada y atendida corresponde únicamente al servicio de *Transporte Violeta*, cuya naturaleza programática es sustantivamente distinta a la de los componentes de planeación normativa. En consecuencia, aunque existe evidencia documental, ésta no cubre de manera homogénea a las dos vertientes del programa, lo que limita la valoración.

Conforme a los TdR, este resultado permite asignar la valoración de “**Medio Alto**”, no obstante que se identifican problemas de congruencia en la definición y cuantificación de las poblaciones relacionadas con el programa.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
14.- Existe una estrategia de cobertura para otorgar los bienes y servicios del programa: <ul style="list-style-type: none"> • Documentada • Sistematizada • Que define los tipos de apoyo; • Que considera mecanismos para la selección, verificación, seguimiento, depuración y/o actualización de la población objetivo; y • Que define cuáles son los factores determinantes que favorecen u obstaculizan la atención de dicha población 	Bajo

Criterio de la estrategia de cobertura	Cumple ¿si/no?	Descripción breve de la forma de cumplir con el criterio
Documentada		
Sistematizada		
Define los tipos de apoyo		
Considera mecanismos para la selección, verificación, seguimiento, depuración y/o actualización de la población objetivo	No	No aplica
Define los factores determinantes que favorecen u obstaculizan la atención de dicha población		

Aunque en 2023 se publicaron Reglas de Operación que definían los objetivos, criterios de selección, mecanismos de seguimiento y factores de vulnerabilidad de la población específicamente para el servicio *Transporte Violeta*, para el ejercicio fiscal 2024 no se emitieron reglas vigentes que normaran la operación del programa o algunos de sus modalidades. Sumado a lo anterior, el programa no cuenta con una estrategia de cobertura documentada aplicable, lo que limita la posibilidad de verificar formalmente el avance de la cobertura del programa.

Evaluación Específica de Desempeño 033 - Movilidad Sustentable

De acuerdo con lo anterior, la valoración se ubica en el nivel “**Bajo**”, ya que no existe evidencia de estrategia de cobertura vigente para otorgar los bienes y servicios del programa en el periodo analizado.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
<p>15.- En caso de que aplique, ¿el programa evaluado cuenta con un padrón de beneficiarios y este cumple con los siguientes criterios: Folio único o CURP de la persona beneficiaria; nombre completo de la persona beneficiaria; tipo de apoyo otorgado (económico o especie); monto o en su caso concepto del apoyo otorgado; se encuentra actualizado; se encuentra publicado en portal institucional de la Unidad responsable del programa a evaluar?</p> <p>De forma adicional, ¿contiene algunas variables de análisis en específico como: sexo, género, edad, etnia, discapacidad, nivel educativo, ¿entre otras?</p>	Bajo

Criterio del padrón de beneficiarios	Cumple ¿si/no?	Descripción breve de la forma de cumplir con el criterio
Folio único o CURP de la persona beneficiaria		
Nombre completo de la persona beneficiaria.		
Tipo de apoyo otorgado (económico o especie)		
Monto o en su caso concepto del apoyo otorgado.		
Se encuentra actualizado.	No	No aplica
Está publicado en portal institucional de la Unidad responsable del programa a evaluar.		
Contiene algunas variables de análisis en específico como: sexo, género, edad, etnia, discapacidad, nivel educativo, entre otras.		

En el ejercicio fiscal 2024 el programa no contó con un padrón de beneficiarias que cumpliera con los criterios mínimos establecidos en los TdR, tales como folio único o CURP, nombre completo, tipo y monto del apoyo otorgado, actualización periódica y publicación en un portal institucional. La inexistencia de este instrumento limita la transparencia y la posibilidad de verificar con precisión a quién se benefició.

Es importante señalar que, aunque en 2023 se publicaron Reglas de Operación que definían la entrega de apoyos mediante la partida 44101 – Ayudas Sociales a Personas, en 2024 no se ejerció dicho recurso, por lo que no se generaron registros vinculados a la distribución de tarjetas o apoyos del *Transporte Violeta*. En consecuencia, no se tiene evidencia de beneficiarias directas ni de mecanismos para documentar su cobertura.

No obstante, el Tercer Informe de Gobierno reporta una contabilización de personas beneficiadas mediante el servicio, derivada de los registros operativos del sistema de transporte. Si bien esta información no constituye un padrón formal al no identificar a cada beneficiaria como lo establecen los TdR, sí permite contar con una aproximación cuantitativa sobre el alcance del servicio y genera un referente útil para inferir la magnitud de la población atendida durante el periodo.

Si bien, por la naturaleza del servicio, podría no ser factible contar con un padrón completo de usuarias del transporte público, al menos debería integrarse un registro asociado a la partida presupuestal destinada a este fin, que permita acreditar el uso de recursos y la población atendida. La ausencia de este registro implica que no se pueda verificar la operación efectiva

del programa en este rubro, razón por la cual la valoración de este reactivo se mantiene en el nivel **“Bajo”**.

Valoración de la sección:

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
Análisis de la cobertura	13.- Las poblaciones: potencial, objetivo y atendida (o en su caso el área de enfoque) ¿se encuentran identificadas en el diagnóstico del programa presupuestario estatal u otros documentos de similar naturaleza?	Eficacia	Medio Alto
	14.- Existe una estrategia de cobertura para otorgar los bienes y servicios del programa: — Documentada — Sistematizada — Que define los tipos de apoyo; — Que considera mecanismos para la selección, verificación, seguimiento, depuración y/o actualización de la población objetivo; y — Que define cuáles son los factores determinantes que favorecen u obstaculizan la atención de dicha población	Eficacia	Bajo
	15.- En caso de que aplique, ¿el programa evaluado cuenta con un padrón de beneficiarios y este cumple con los siguientes criterios: Folio único o CURP de la persona beneficiaria; nombre completo de la persona beneficiaria; tipo de apoyo otorgado (económico o especie); monto o en su caso concepto del apoyo otorgado; se encuentra actualizado; se encuentra publicado en portal institucional de la Unidad responsable del programa a evaluar? De forma adicional, ¿contiene algunas variables de análisis en específico como: sexo, género, edad, etnia, discapacidad, nivel educativo, entre otras?	Eficacia	Bajo
		Resultado de sección	25.0

Principales hallazgos de la sección:

1. Se identifican las poblaciones: potencial, objetivo y atendida; sin embargo, la cuantificación solo corresponde al Transporte Violeta, mientras que en la vertiente normativa los datos son cualitativos. Esta dualidad genera inconsistencias y confusiones sobre los alcances en la cobertura del programa evaluado.
2. Para 2024 no se contó con una estrategia de cobertura documentada ni con Reglas de Operación vigentes; en consecuencia, no fue posible verificar criterios de los TdR como tipos de apoyo o mecanismos de selección y seguimiento, lo que ubica la valoración en “Bajo”.
3. El programa carece de un padrón de beneficiarios que cumpla con los criterios mínimos establecidos en los TdR, como: CURP, nombre, tipo y monto de apoyo, ni está actualizado o publicado, lo que lo ubica en valoración “Bajo”.

Apartado 4. Análisis del seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora

Este apartado tuvo por objeto analizar si el Programa ha sido evaluado con anterioridad y, en su caso, revisar el seguimiento dado a los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) derivados de dichas evaluaciones. Asimismo, se buscó identificar la atención otorgada por la Unidad Responsable a los compromisos de mejora y la vigencia de las acciones implementadas.

Sin embargo, durante la revisión se identificó que el Programa no ha sido objeto de evaluaciones previas que generen ASM o compromisos de mejora. Por tanto, las preguntas detonadoras correspondientes a este apartado no aplican para el presente ejercicio.

Apartado 5. Conclusiones, hallazgos y recomendaciones

En el presente apartado se concentran los resultados finales de la Evaluación Específica de Desempeño del Programa Presupuestario 033 – Movilidad Sustentable. Su propósito es ofrecer una visión integral y sintética del desempeño alcanzado, destacando los hallazgos más relevantes identificados en cada una de las secciones analizadas, así como las recomendaciones orientadas a fortalecer la operación del programa.

Conclusiones

El Programa Presupuestario 033 obtuvo un Índice de Valoración del Desempeño (IVED) de **78.3%**, lo que lo ubica en el nivel “**Medio Alto**” conforme a los criterios de los TdR. El resultado refleja un desempeño favorable en las dimensiones de: Eficiencia (100%) y Economía (100%), así como avances relevantes en el Cumplimiento de metas e Indicadores.

Sin embargo, persisten limitaciones en la dimensión de Eficacia (62.5%) y Calidad (66.7%), lo que evidencia áreas de oportunidad vinculadas a la claridad en la formulación de componentes, la pertinencia del sustento normativo y la definición de mecanismos de cobertura.

Resultado de la Ponderación por Dimensión			
Dimensión	Ponderación (A)	Resultado por dimensión (B)	Valor ponderado (A*B)/100
Eficacia	40%	62.5	25.0%
Eficiencia	20%	100.0	20.0%
Economía	20%	100.0	20.0%
Calidad	20%	66.7	13.3%
Índice de la Valoración de la Evaluación Específica de Desempeño (IVED)			78.3%

Resultado de la Ponderación por Sección	
Sección	Resultado por sección
Indicadores	90.0
Cumplimiento Programático	66.7
Ejercicio Presupuestal	93.8
Análisis de la Cobertura	25.0
Atención a ASM y aprendizaje	No Aplica

El análisis por sección muestra resultados diferenciados: **Indicadores (90.0%) – “Alto”**, con cumplimiento total en los reportes y avances; **Cumplimiento Programático (66.7%) – “Medio Alto”**, debido a observaciones en la redacción de componentes y en el sustento normativo; **Ejercicio Presupuestal (93.8%) – “Alto”**, por la alta eficiencia y congruencia programático-presupuestal; y **Análisis de la Cobertura (25.0%) – “Medio Bajo”**, en virtud de la falta de una estrategia documentada de cobertura y de un padrón de beneficiarios con los criterios mínimos. Este último aspecto también evidencia la dificultad de integrar en un mismo marco

poblacional tanto a los usuarios del servicio *Transporte Violeta* como a los actores vinculados a dictámenes y estudios de movilidad, lo cual genera retos de consistencia en la planeación y el seguimiento. La sección de Atención a ASM y Aprendizaje no aplica al no existir evaluaciones previas.

Un aspecto clave identificado es la coexistencia de dos vertientes distintas dentro del mismo programa: por un lado, acciones de planeación, estudios y dictámenes técnicos que responden a un perfil de gestión institucional; y por otro, la prestación directa de un servicio público a través del *Transporte Violeta*, dirigido a mujeres, niñas y niños menores de 12 años. Esta dualidad genera inconsistencias en la identificación y cuantificación de la población objetivo y atendida, ya que para la vertiente técnica los beneficiarios no se documentan con precisión, mientras que para el servicio *Transporte Violeta* sí existen cifras claras de personas usuarias, al menos en la documentación analizada, aunque las cifras no coinciden.

Hallazgos

Con base en la información analizada, se representan diversos hallazgos en la siguiente matriz FODA:

Matriz FODA

Ámbito	Fortalezas	Oportunidades
Análisis de los indicadores	<ul style="list-style-type: none"> Los indicadores estratégicos del programa presentaron un cumplimiento total en los reportes de avance. Los indicadores alcanzaron un valor del IECH en promedio anual de 91.66 puntos. 	No se identificaron.
	Debilidades	Amenazas
Análisis del cumplimiento programático	<ul style="list-style-type: none"> Se identificó que el indicador IMOS-006 Porcentaje de aceptación del servicio de transporte público y privado en el estado está clasificado con la dimensión de Eficacia, aunque corresponde realmente a la dimensión de Calidad, generando inconsistencias metodológicas. Definición inadecuada de metas, lo que provoca sobrecumplimientos superiores al 110% y evidencia una programación poco retadora y no alineada a la capacidad operativa. 	<p>Los sobre cumplimientos de metas de indicadores puede ser interpretados por la Secretaría de Hacienda o órganos fiscalizadores como una mala práctica por parte de la entidad paraestatal.</p>

Ámbito	Fortalezas	Oportunidades
Análisis del cumplimiento programático	<ul style="list-style-type: none"> El programa alcanzó un avance promedio del 100% en sus metas, con cuatro de cinco objetivos cumplidos al 100%. 	No se identificaron.
	Debilidades	Amenazas
Análisis del ejercicio presupuestal	<ul style="list-style-type: none"> El 40% de las metas carece de sustento normativo, limitando su respaldo institucional. Redacción imprecisa de Componentes en la MIR, lo que dificulta identificar con claridad los bienes y servicios entregados por el programa. Deficiencia en las estimaciones para programación de metas, como en el caso de Transporte Violeta, generando subejecuciones iniciales y sobrecumplimientos posteriores. 	<ul style="list-style-type: none"> Una deficiente programación de las metas trimestrales puede acarrear valoraciones negativas por parte de la Secretaría de Hacienda del Estado en el Índice de Desempeño del Gasto Público.

Ámbito	Fortalezas	Oportunidades
Análisis del ejercicio presupuestal	<ul style="list-style-type: none"> El programa logró una eficiencia presupuestal global del 96.91% y una diferencia mínima del 3.09% entre el avance físico y financiero, lo que evidencia alta congruencia programático-presupuestal. 	No se identificaron.
	Debilidades	Amenazas
	<ul style="list-style-type: none"> Varias partidas relevantes como la partida 44101 contó con una 	Riesgo de observaciones por parte de entes fiscalizadores debido a la ausencia

Evaluación Específica de Desempeño

033 - Movilidad Sustentable

Ámbito		Fortalezas	Oportunidades
		<ul style="list-style-type: none"> • asignación presupuestaria, sin embargo, no registraron ejercicio. • Limitada disponibilidad de información presupuestaria desagregada por programa presupuestario, ya que los portales institucionales presentan los avances únicamente a nivel de objeto del gasto. 	de información desagregada por programa presupuestario en los portales oficiales

Ámbito		Fortalezas	Oportunidades
Análisis de la cobertura		Debilidades	Amenazas
		<ul style="list-style-type: none"> • Las Reglas de Operación definen objetivos, cobertura, criterios de selección, tipos de apoyo y factores que influyen en la atención, proporcionando claridad operativa y metodológica. • La coexistencia de dos vertientes distintas dentro del mismo programa genera inconsistencias en la identificación y cuantificación de las poblaciones, ya que solo el Transporte Violeta cuenta con cifras concretas de usuarios, mientras que las acciones de planeación se documentan de forma cualitativa. • No se cuenta con una estrategia de cobertura documentada ni con mecanismos sistematizados de selección, verificación y seguimiento de beneficiarios, y por lo tanto, tampoco un padrón de beneficiarios. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mantener ambas vertientes bajo un mismo programa presupuestario puede limitar la claridad en la rendición de cuentas y dificulta la evaluación integral del impacto del programa, al mezclar poblaciones con naturalezas y necesidades distintas.

Ámbito		Fortalezas	Oportunidades
Análisis del Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora		No Aplica	No Aplica
		Debilidades	Amenazas
		No Aplica	No Aplica

En resumen, del cuadro anterior se pueden identificar estos principales hallazgos de la evaluación:

- **Análisis de Indicadores**

1. Los tres indicadores estratégicos registraron un promedio de avance anual de 113.34% con sobrecumplimientos en Fin y Componente que sugieren metas poco retadoras.
2. Se detectó una clasificación de la dimensión del desempeño incorrecta en un indicador de percepción, alineado a calidad en lugar de eficacia.
3. Dos indicadores incorporan enfoque de género o desagregación por sexo.
4. El IECL promedio anual fue de 95 puntos, pero en el cierre del ejercicio evaluado debido a que indicador no cumplió con el Criterio de Calidad.

- **Análisis del cumplimiento programático**

1. El 60% de los bienes y servicios cumple con criterios de identificación en la MIR y el POA y redacción conforme a la MML; se detectaron problemas de ambigüedad y falta de unicidad en dos casos.
2. El avance programático promedio de las metas fue del 100% “Alto”, aunque el servicio *Transporte Violeta* mostró subejecución inicial y sobrecumplimientos posteriores, lo que evidencia áreas de mejora en la programación y estimación de cobertura.
3. El 60% de los bienes y servicios cuenta con sustento en documentos normativos de similar naturaleza a las Reglas de Operación, lo que ubica la valoración en el nivel “Medio”.

- **Análisis del ejercicio presupuestal**

1. El programa registró una eficiencia presupuestal global de 96.91% (Alto), aunque no ejerció recursos en el Capítulo 4000, en contradicción con sus Reglas de Operación.
2. El 100% de las partidas relevantes tuvo asignación, pero varias no registraron ejercicio (44101, 27101, 37101, 25401), evidenciando debilidades en la programación y ejecución.
3. La diferencia entre el avance programático (100%) y la eficiencia presupuestal (96.91%) fue de solo 3.09%, lo que indica alta congruencia programática-presupuestal.
4. La accesibilidad de la información programático-presupuestaria fue de 83.33% (Medio), sin disponibilidad de avances presupuestales desagregados por programa en portales oficiales.

- **Análisis de la cobertura**

1. Se identifican las poblaciones: potencial, objetivo y atendida; sin embargo, la cuantificación solo corresponde al servicio *Transporte Violeta*, aunque los datos reportados difieren de las cantidades reportadas en el Tercer Informe de Gobierno; mientras que en la vertiente normativa los datos son cualitativos. Esta dualidad genera inconsistencias y sugiere valorar al *Transporte Violeta* como programa independiente.
2. Para 2024 no se contó con una estrategia de cobertura documentada ni con Reglas de Operación vigentes; en consecuencia, no fue posible verificar criterios de los TdR como tipos de apoyo o mecanismos de selección y seguimiento, lo que ubica la valoración en “Bajo”.
3. El programa carece de un padrón de beneficiarios que cumpla con los criterios mínimos establecidos en los TdR; no incluye datos como CURP, nombre, tipo y monto de apoyo, ni está actualizado o publicado, lo que lo ubica en valoración “Bajo”.

- **Análisis del Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora**

No aplica.

Recomendaciones

A continuación, se plantean las siguientes recomendaciones de mejora:

Ámbito	Recomendación
Planeación / indicadores (diseño del programa estatal o la intervención pública, MIR, diagnósticos, indicadores estratégicos y de gestión, metas de indicadores, etcétera).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Crear un programa presupuestario independiente para el seguimiento a la operación del "Transporte Violeta" a fin de focalizar las problemáticas, bienes y servicios que se brindan y beneficios a la población objetivo. 2. Para los indicadores con clave IMOS – 001 e IMOS – 008 se recomienda ajustar la meta de acuerdo a los resultados históricos logrados y metas realistas. 3. Para el indicador con la clave IMOS – 006, se recomienda modificar la dimensión de "Eficacia" por "Calidad".
Programático / presupuestal (metas y acciones programáticas, proyectos, recursos financieros, ejercicio presupuestal, etcétera).	No se plantean recomendaciones.
Cobertura (relacionado con la población potencial, objetivo y atendida; estrategia de cobertura, etcétera).	No se plantean recomendaciones.
Normatividad / operación (normas, manuales, lineamientos, transparencia, coordinación, etcétera).	<ol style="list-style-type: none"> 4. Actualizar las Reglas de Operación del Programa <i>Transporte Violeta</i>, a fin de mantener un sustento normativo de este servicio.

Apartado 6. Fuentes de información

- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2024. *Diagnóstico del Programa Presupuestario 033 – Movilidad Sustentable. Ramo 98.* Mexicali, B.C.: Instituto de Movilidad Sustentable.
- Gobierno del Estado de Baja California. 2022. *Programa Sectorial de Movilidad Sustentable.* Mexicali, B.C.: Gobierno del Estado de Baja California.
- Gobierno del Estado de Baja California. 2022. *Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027. Eje: Desarrollo Urbano y Regional.* Mexicali, B.C.: Gobierno del Estado de Baja California.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2023. *Árbol de Problemas. Programa Presupuestario 033 – Movilidad Sustentable.* Mexicali, B.C.: Dirección de Planeación y Evaluación.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2023. *Árbol de Objetivos. Programa Presupuestario 033 – Movilidad Sustentable.* Mexicali, B.C.: Dirección de Planeación y Evaluación.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2024. *Matriz de Indicadores para Resultados 2024. Programa Presupuestario 033 – Movilidad Sustentable.* Mexicali, B.C.: Instituto de Movilidad Sustentable.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2024. *Ficha Técnica de Indicador 2024 IMOS-001. Índice de Movilidad Urbana.* Mexicali, B.C.: Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2024. *Ficha Técnica de Indicador 2024 IMOS-006. Porcentaje de Aceptación del Servicio de Transporte Público y Privado en el Estado.* Mexicali, B.C.: Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2024. *Ficha Técnica de Indicador 2024 IMOS-008. Percepción de Seguridad de las Personas Usuarias del Transporte Violeta.* Mexicali, B.C.: Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2025. *Reporte de Avance de Indicadores 2024 IMOS-001. Índice de Movilidad Urbana.* Mexicali, B.C.: Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2025. *Reporte de Avance de Indicadores 2024 IMOS-006. Porcentaje de Aceptación del Servicio de Transporte Público y Privado en el Estado.* Mexicali, B.C.: Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2025. *Reporte de Avance de Indicadores 2024 IMOS-008. Percepción de Seguridad de las Personas Usuarias del Transporte Violeta.* Mexicali, B.C.: Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2024. *Índice Estatal de Calidad de Indicadores (IECI). Cuarto Trimestre 2024.* Mexicali, B.C.: Secretaría de Hacienda del Estado, Sistema Estatal de Evaluación del Desempeño.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2025. *Avance del POA 4to Trimestre 2024. Programa Presupuestario 033 – Movilidad Sustentable.* Mexicali, B.C.: Secretaría de Hacienda del Estado, Dirección de Planeación y Evaluación.
- Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. 2023. *Reglas de Operación del Programa Transporte Violeta.* Mexicali, B.C.: Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California.
- Dirección de Atención y Seguimiento a Entidades Paraestatales, Secretaría de Hacienda del Estado de Baja California. 2024. *Información Presupuestal del Programa Presupuestario 033 – Movilidad Sustentable.* Mexicali, B.C.: Secretaría de Hacienda del Estado.

Apartado 7. Anexos

Anexo 1. Criterios para la valoración del desempeño

Detalle de la valoración de los Resultados del programa evaluado

PROGRAMA EVALUADO: 033 - Movilidad Sustentable

EJERCICIO FISCAL EVALUADO: 2024

Ejerce recursos federales?		NO	
Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
Indicadores	1.-¿Se identifican con claridad en la MIR del programa presupuestario evaluado los indicadores de Fin, Propósito y principales Componentes y estos presentan todos los avances de acuerdo a su periodicidad en 2024?	Eficacia	Alto
	2.-¿Cómo valora el desempeño de los indicadores del ejercicio fiscal que se está evaluando ?	Eficacia	Alto
	3.-¿El programa o recurso evaluado cuenta con indicadores desarrollados e implementados en el SEDED que midan el desempeño en las dimensiones de Eficacia, Eficiencia, Economía y Calidad?	Eficacia	Medio
	4. Si la naturaleza del programa aplica, ¿se cuenta con indicadores de género o desagregados por sexo, implementados en el SEDED?	Eficacia	Alto
	5.- ¿Cómo valora el promedio de los resultados trimestrales 2024 del Índice Estatal de Calidad de Indicadores (IECI), calculado por la Secretaría de Hacienda de Baja California?	Calidad	Alto
Resultado de sección			90.0

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
Cumplimiento programático	6.-¿Se identifican con claridad en el POA y la MIR (Estatual) los bienes y servicios que el programa entrega (metas, obras o acciones) para el ejercicio fiscal que se está evaluando y estos están redactados con base en la MML?	Eficacia	Medio
	7.- ¿Cómo valora el avance programático del programa presupuestario evaluado en el año que se está evaluando?	Eficacia	Alto
	8.- En caso de que aplique, los bienes y servicios que entrega el programa presupuestario estatal (metas, obras y acciones), ¿se encuentran sustentados en Reglas de Operación (ROP) o documentos normativos de similar naturaleza como: criterios, lineamientos o convenios?	Eficacia	Medio
Resultado de sección			66.7

Evaluación Específica de Desempeño
033 - Movilidad Sustentable

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
Ejercicio presupuestal	9.- ¿Cómo valora el desempeño presupuestario (presupuesto modificado con respecto al presupuesto devengado) del programa en el año que se está evaluando?	Economía	Alto
	10.- ¿Se identificó en el año a evaluar, asignación presupuestaria a partidas de gasto autorizadas a la Dependencia o Entidad Paraestatal, relacionadas con la producción o entrega de bienes y servicios del programa evaluado?	Calidad	Alto
	11.- ¿Cómo valora la congruencia programática-presupuestal del programa o recurso evaluado (porcentaje de desempeño de las metas del POA, respecto al porcentaje del presupuesto devengado)?	Eficiencia	Alto
	12.-¿Cómo valoraría la transparencia de información presupuestaria en función de la accesibilidad a la información, con respecto al ejercicio de los recursos públicos vinculados al programa evaluado?	Calidad	Medio Alto
Resultado de sección			93.8

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
Análisis de la cobertura	13.- ¿Las poblaciones potencial, objetivo y atendida o en su caso el área de enfoque se encuentran identificadas en el diagnóstico del programa presupuestario estatal u otros documentos de similar naturaleza?	Eficacia	Medio Alto
	14.- Existe una estrategia de cobertura para otorgar los bienes y servicios del programa: <ul style="list-style-type: none">– Documentada– Sistematizada– Que define los tipos de apoyo;– Que considera mecanismos para la selección, verificación, seguimiento, depuración y/o actualización de la población objetivo; y– Que define cuáles son los factores determinantes que favorecen u obstaculizan la atención de dicha población	Eficacia	Bajo
	15.- En caso de que aplique, el programa evaluado ¿cuenta con un padrón de beneficiarios y este cumple con los siguientes criterios: Folio único o CURP de la persona beneficiaria; nombre completo de la persona beneficiaria; tipo de apoyo otorgado (económico o especie); monto o en su caso concepto del apoyo otorgado; se encuentra actualizado; se encuentra publicado en portal institucional de la Unidad responsable del programa a evaluar? De forma adicional, ¿contiene algunas variables de análisis en específico como: sexo, género, edad, etnia, discapacidad, nivel educativo, entre otras?	Eficacia	Bajo
Resultado de sección			25.0

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
Análisis de atención a ASM	16.- De ser el caso, ¿el programa o recurso ha sido evaluado con anterioridad y se han planteado Aspectos Susceptibles de Mejora (Compromisos de mejora)?	Calidad	No Aplica
	17.-En caso de que existan ¿cómo valoraría el nivel de Atención de los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) o Compromisos de	Eficacia	No Aplica

Evaluación Específica de Desempeño
033 - Movilidad Sustentable

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
	mejora por parte de la Unidad responsable del programa evaluado, generado en años anteriores?		
	18.- ¿Se identifican y son vigentes las mejoras en los programas o recursos evaluados como resultado de la atención a las recomendaciones y/ Compromisos de mejora emitidos en evaluaciones anteriores?	Calidad	No Aplica
Resultado de sección			-