

034 – Transporte y Control Vehicular 2024

Evaluación Específica de Desempeño

Mario Zavala Cárdenas



**BAJA
CALIFORNIA**
GOBIERNO DEL ESTADO

HACIENDA
Secretaría de Hacienda

Índice

Introducción.....	3
Apartado 1. Datos generales.....	4
Apartado 2. Resultados.....	12
a. Análisis de los indicadores.....	12
b. Análisis del cumplimiento programático	18
c. Análisis del ejercicio presupuestal.....	22
Apartado 3. Análisis de la cobertura.....	31
Apartado 4. Análisis del seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora	36
Apartado 5. Conclusiones, hallazgos y recomendaciones	38
Apartado 6. Fuentes de información.....	44
Apartado 7. Anexos	46
Anexo 1. Criterios para la valoración del desempeño.....	46

Introducción

El presente documento constituye la Evaluación Específica de Desempeño (EED) del programa presupuestario «034 - Transporte y Control Vehicular», correspondiente al ejercicio fiscal 2024, la cual se desarrolla en el marco del Programa Anual de Evaluación (PAE) 2025. El objetivo central de esta evaluación es valorar el desempeño del programa para proveer información que fortalezca la toma de decisiones y la mejora en la gestión de los recursos públicos.

El programa busca atender una problemática crítica y multifactorial en Baja California: el deficiente servicio de transporte público. Esta situación no solo impacta la calidad de vida y el medio ambiente, sino que también desincentiva su uso, colocando a la entidad como el segundo estado a nivel nacional con menor utilización del transporte colectivo. Las estadísticas indican que casi la mitad de la población (65%)¹ prefiere usar su vehículo particular como medio de traslado. La problemática se agrava por factores como las malas condiciones de las unidades, el trato inadecuado de los operadores hacia los usuarios y la falta de conocimiento y aplicación de los reglamentos. Con relación al total de accidentes de tránsito ocurridos en la entidad, se vieron involucrados el 28% en promedio las unidades del transporte público, entre los ciclos 2023-2024.²

Adicionalmente, esta evaluación considera el enfoque de género, un aspecto de alta relevancia dado que las mujeres constituyen la mayoría de los usuarios del transporte público. En este contexto, 9 de cada 10 mujeres han sufrido algún tipo de violencia durante sus traslados, una situación que ha impulsado la implementación de estrategias por parte del Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California (IMOS) como el programa *Transporte Violeta*, que es una apuesta del actual gobierno estatal a la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres (AVGM) decretada en el estado.

Para cumplir con su propósito, este informe se estructura en varios apartados: inicia con los datos generales del programa, seguido de un análisis de sus resultados, cobertura y el seguimiento a mejoras de años anteriores, para concluir con una serie de hallazgos y recomendaciones. La valoración se fundamenta en la metodología del Índice de Valoración Específica de Desempeño (IVED), que pondera los resultados en las dimensiones de Eficacia, Eficiencia, Economía y Calidad.

¹ Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable para el Estado de Baja California 2022-2027.

² <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/> Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas – INEGI. La estadística considera los medios de transporte de camión de pasajeros, microbuses, camioneta de pasajeros y ómnibus.

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:	034-Transporte y Control Vehicular
Siglas:	IMOS
Dependencia y/o entidad responsable:	Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California
Año de inicio de operación:	2020
Presupuesto modificado:	\$63,484,263.83
Presupuesto devengado:	\$58,726,664.83

b. Descripción de la problemática

El problema central, identificado en el Diagnóstico elaborado por el Instituto de Movilidad Sustentable, que el programa busca resolver es el *"Deficiente servicio de transporte público en el Estado de Baja California"*³. Esta situación genera efectos negativos directos en la población, tales como, un aumento en la percepción de inseguridad y una afectación directa en el medio ambiente, principalmente.⁴

Este fenómeno se caracteriza por un desarrollo urbano expansivo y disperso que ha priorizado históricamente el uso del vehículo particular, resultando en una de las tasas de motorización más altas del país. Las consecuencias directas son un congestionamiento vial recurrente, altos niveles de contaminación atmosférica y largos tiempos de traslado para la población.

Aunado a esto, y como se describe en el Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable para el Estado de Baja California 2022-2027, el sistema de transporte público es deficiente, inseguro, de baja calidad y con tarifas elevadas, lo que ha desincentivado su uso, ya que, solo el 24.6% de la población en general lo utiliza como su principal medio de transporte⁴.

c. Rubros o modalidades

El programa 034 se enfoca en la regulación y modernización del transporte en Baja California a través de varias modalidades clave. Sus acciones principales comprenden la gestión de concesiones, la inspección y vigilancia del servicio, el control vehicular mediante la emisión de placas, la verificación físico-mecánica de las unidades y la aplicación de exámenes toxicológicos a los operadores.

De forma complementaria, el programa actualiza el padrón de servicios especializados como el transporte turístico e impulsa la modernización con proyectos como "RESPIRA"⁵, el cual busca reordenar el transporte público y mejorar la seguridad, poniendo especial atención en las mujeres usuarias. El objetivo conjunto de estos rubros es asegurar un servicio de transporte ordenado, seguro y en óptimas condiciones para la población del estado.

³ Formato de Diagnóstico de Programa Presupuestario 2024.

⁴ Tabla 05 – Modo o medio de traslado de las personas de 12 años o más. Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable 2023-2027.

⁵ Programa integral comprendido por cuatro ejes: la recuperación del flujo vial, la modernización del transporte, la inclusión de nuevas tecnologías para la movilidad y la multiplicación de las áreas verdes en cada uno de los municipios. Retomado de: <http://www.sidurt.gob.mx/doctos/respira/index.html>.

Descripción y Componente de la MIR	Modalidad o rubro de apoyo	Población Objetivo
Trámites y servicios de concesiones de transporte público, privado y de carga, brindados.	Regulación y Gestión Administrativa	Personas físicas o morales que fungen como permisionarios y concesionarios de las distintas modalidades del servicio de transporte público, privado y de carga en el estado.
Recorridos de inspección y vigilancia del servicio de transporte público y privado realizados.	Supervisión y Verificación en Campo.	Personas físicas o morales que fungen como permisionarios, concesionarios y operadores del transporte público y privado en el estado.
Trámites y servicios de emisión de placas, tarjetas de circulación e identificaciones vehiculares para las y los operadores, permisionarios y concesionarios de las distintas modalidades del transporte del servicio público, privado y de carga en el estado, brindados.	Control Vehicular	Operadores, permisionarios y concesionarios de las distintas modalidades de transporte en el estado.
Inspecciones del estado físico, mecánico y niveles de emisiones de contaminantes de las unidades del servicio de transporte público y privado, realizadas.	Verificación Vehicular	Personas físicas o morales que fungen como permisionarios y concesionarios de las distintas modalidades del servicio de transporte público y privado.
Exámenes toxicológicos para la validación y/o expedición de los permisos a las y los operadores del transporte público y privado en el estado aplicados.	Certificación de Operadores	Operadores del servicio de transporte público y privado en el estado.
Padrón del transporte turístico y especial en el estado, actualizado.	Regulación de Servicios Especializados.	Empresas y permisionarios que prestan el servicio de transporte en la modalidad turística y especial.
Proyecto de la flota de transporte público respeta para la movilidad segura y el desarrollo laboral de las mujeres en el estado, implementado.	Modernización del Transporte con Perspectiva de Género	La población en general de Baja California, con un enfoque prioritario en garantizar la seguridad en el traslado de las mujeres.

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2022-2027. 7.6 Desarrollo Urbano y Regional.

Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable para el Estado de Baja California 2022-2027.

Diagnóstico del Entorno de Baja California. Desarrollo Urbano y Regional.

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

Con base en la información proporcionada por la Entidad ejecutora del programa, en el Formatos UDES-01 Diagnóstico de Programa Presupuestario, no se identifican con precisión los tipos de población relacionadas con el programa presupuestario 034. Dicho documento se limita a describir una serie de aspectos relacionados con las problemáticas que imperan en torno a los bienes y servicios que se proveen a la población a través del programa.

Se identifican referencias a la población general que usa los servicios de transporte público, permisionarios, concesionarios, choferes y operadores del transporte público, sin embargo, las poblaciones no se encuentran cuantificadas ni definidas con mayor precisión. Esta información más precisa se identificó en la nota técnica proporcionada por el IMOS en la que se definen los tipos de población de la siguiente manera:

Población Potencial	Población Objetivo	Población Atendida
<ul style="list-style-type: none"> 37 Concesionarios del transporte público 71 Concesionarios de transporte de personal. 17,862 Permisionarios del transporte público. 54,460 Choferes y operadores del transporte público. 	<ul style="list-style-type: none"> Concesionarios del transporte público y de transporte de personal, permisionarios, choferes y operadores del transporte público. <p><i>No se encuentra cuantificada esta población</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Cada año, el IMOS atiende a la totalidad de concesionarios (108) y a la totalidad de los permisionarios de transporte (17,862) a través de las diferentes delegaciones y subdelegaciones. Aproximadamente 54,600 operadores de transporte en el Estado, que acuden a realizar trámites como: revisión mecánica de unidades, gafete de identificación, entre otros.

Fuente: Nota técnica proporcionada por el Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California.

e. Relación con otros programas estatales y federales

En este apartado se analiza la articulación del programa presupuestario 034-Transporte y Control Vehicular con otras intervenciones públicas, con el fin de identificar sinergias, posibles duplicidades y áreas de complementariedad, conforme a lo solicitado en los Términos de Referencia.

El propósito del programa es asegurar la existencia de óptimas condiciones vehiculares para la prestación del servicio de transporte público y privado en Baja California por lo que el análisis de su relación con otros programas es fundamental para delimitar su ámbito de acción y ubicar el rol específico del Programa 034 en el ecosistema de programas federales y estatales.

Programas Federales

Clave y nombre del programa federal coincidente o complementario	Coincidencias	Complementariedades	Diferencias
G002 Supervisión, inspección y verificación del transporte terrestre, marítimo y aéreo	Ambos programas tienen como propósito explícito la supervisión e inspección del autotransporte para que opere en condiciones seguras y óptimas.	El programa federal establece el marco normativo y la supervisión a nivel nacional, mientras que el programa estatal 034 aplica estas funciones en el ámbito de su competencia territorial.	El ámbito de competencia (federal vs. estatal) y otro aspecto es que el programa federal abarca también los modos aéreo y marítimo.
K041 Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros	Ambos buscan mejorar la calidad de vida de la población a través de un transporte público más eficiente.	El programa federal K041 se enfoca en el desarrollo de la infraestructura para el transporte masivo, mientras que el programa estatal 034 se enfoca en asegurar las condiciones de los vehículos que prestan el servicio.	El programa federal se enfoca principalmente en la infraestructura (obra) y el otro en el parque vehicular y su regulación.

Programas Estatales

Clave y nombre del programa estatal coincidente o complementario	Coincidencias	Complementariedades	Diferencias
050 Desarrollo de Infraestructura Urbana y Carreteras Estatales	Ambos buscan mejorar las condiciones de traslado y movilidad de la población.	El programa 050 provee la infraestructura física (vialidades), mientras que el 034 regula las condiciones de los vehículos que la utilizan.	El programa presupuestario 050 se enfoca en obra pública y el 034 en regulación y control vehicular.
033 Planeación de la Movilidad Sustentable	Ambos pertenecen al mismo ramo (IMOS) y buscan una movilidad sustentable.	El programa 033 se enfoca en la planeación y los instrumentos normativos de alto nivel, mientras que el 034 se encarga de la operación y la condición física de los vehículos.	El programa 033 se enfoca en la planeación de la movilidad, mientras que el 034 se enfoca en la de regulación y operación del transporte público y privado.
061 Gestión de la Calidad del Aire	Ambos contribuyen a mitigar los efectos negativos del servicio de transporte generados por el parque vehicular.	El programa 034 atiende una de las causas de la contaminación (condiciones vehiculares), mientras que el 061 mide y atiende el efecto (calidad del aire).	El programa 034 pertenece al sector movilidad y el 061 al sector medio ambiente.

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

En este punto se presenta la relación del Programa 034 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.

La política estatal en materia de movilidad responde directamente al mandato del Plan Nacional de Desarrollo (PND) de promover una movilidad eficiente y accesible, al definir su propia misión en torno a la creación de un sistema de transporte seguro, sostenible y moderno.

Esto se desdobra las estrategias nacionales, que se enfocan en mejorar la seguridad y calidad de los servicios de transporte, demostrando una alineación cohesiva desde el nivel federal hasta la planeación del estado.

Alineación a la planeación nacional

Eje – Objetivo – Estrategia del PND	Nombre del Programa Sectorial, Especial y/o Institucional emanado del PND según corresponda
<p>Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024</p> <p>2. Bienestar</p> <p>Objetivo 2.8. Fortalecer la rectoría y vinculación del ordenamiento territorial y ecológico de los asentamientos humanos y de la tenencia de la tierra, mediante el uso racional y equilibrado del territorio, promoviendo la accesibilidad y la movilidad eficiente.</p> <p>Estrategia 2.8.3. Fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada.</p> <p>3. Desarrollo Económico</p> <p>Objetivo 3.6. Desarrollar de manera transparente, una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.</p> <p>Estrategia 3.6.1. Contar con una red carretera segura y eficiente que conecte centros de población, puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, conservando su valor patrimonial.</p> <p>Estrategia 3.6.3. Desarrollar una infraestructura de transporte accesible, con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), sostenible, a costos competitivos y accesibles que amplíe la cobertura del transporte nacional y regional.</p>	<p>Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024</p> <p>Objetivo prioritario 1: Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.</p> <p>Estrategia prioritaria 1.1 Mejorar el estado físico de la Red Carretera Federal a través de la conservación y reconstrucción para aumentar el bienestar, la conectividad y seguridad de los usuarios de la infraestructura carretera.</p> <p>Objetivo prioritario 2: Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.</p> <p>Estrategia prioritaria 2.3 Actualizar el marco jurídico del transporte, en términos de impacto, eficiencia, competitividad, transparencia, equidad e inclusión, a fin de fortalecer la capacidad rectora del Estado y evitar la corrupción.</p> <p>Estrategia prioritaria 2.5 Diseñar e implementar las acciones que garanticen la calidad del servicio, la inclusión de los grupos vulnerables y la sustentabilidad del transporte.</p> <p>Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024.</p> <p>Objetivo prioritario 3.- Impulsar un hábitat asequible, resiliente y sostenible, para avanzar en la construcción de espacios de vida para que todas las personas puedan vivir seguras y en condiciones de igualdad.</p> <p>Estrategia prioritaria 3.4 Impulsar políticas de movilidad, conectividad y seguridad vial, para mejorar el acceso a bienes y servicios urbanos</p> <p>Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2021-2024.</p> <p>Objetivo prioritario 3.- Transitar a un modelo de desarrollo urbano orientado a ciudades sostenibles, ordenadas, equitativas, justas y económicamente viables, que reduzcan las desigualdades socio espaciales en los asentamientos humanos</p> <p>Estrategia prioritaria 3.5 Elaborar e implementar programas y proyectos que atiendan de forma integral las principales problemáticas urbanas y ambientales en materia de espacio público, equipamiento y movilidad.</p> <p>Programa Nacional de Desarrollo Social 2021-2024.</p> <p>Objetivo prioritario 6.- Promover esquemas para el desarrollo territorial ordenado y sostenible que reduzcan las desigualdades socio espaciales y aseguren el acceso a</p>

Eje – Objetivo – Estrategia del PND	Nombre del Programa Sectorial, Especial y/o Institucional emanado del PND según corresponda
	<p>vivienda adecuada de toda la población bajo un enfoque de derechos humanos.</p> <p>Estrategia prioritaria 6.5 Impulsar proyectos de infraestructura que mejoren la conectividad territorial y garanticen la cobertura, calidad y sustentabilidad del transporte, en particular para las regiones y grupos vulnerables.</p> <p>Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024.</p> <p>Objetivo prioritario 3.- Disminuir los delitos vinculados con la delincuencia organizada en las regiones del país.</p> <p>Estrategia prioritaria 3.3 implementar el plan carretera segura para combatir el robo a autotransporte de carga y pasajeros en las carreteras de México.</p> <p>Programa Institucional del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático 2020-2024</p> <p>Objetivo Prioritario 1. Aumentar el conocimiento sobre cambio climático, protección del ambiente y ecología en México, mediante la generación e integración de información y conocimiento científico y tecnológico que responda a las prioridades nacionales.</p> <p>Estrategia 1.4 Desarrollar investigación aplicada en contaminación y salud ambiental para contribuir al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sustentable y asegurar el derecho humano a un ambiente sano en México.</p>

Alineación a la planeación estatal

Política – Componente – Línea de Política del Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024	Nombre del Programa Sectorial, Especial y/o Institucional que corresponda
<p>Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027</p> <p>4.1 Logística y Transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estrategia 4.1.1.2 Impulsar el mejoramiento de la movilidad urbana y rural del Estado, mediante construcción y mantenimiento de vías primarias de comunicación. <ul style="list-style-type: none"> ◦ Línea de acción 4.1.1.2.2 Desarrollar la construcción de adecuados sistemas viales primarios y metropolitanos que consideren la incorporación de flujos peatonales, ciclo vías, transporte público, para personas con discapacidad, sistemas de ingenierías de tránsito y tecnologías sustentables y ecológicas. • Estrategia 4.1.2.1. Impulsar una infraestructura de transporte accesible, con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), que amplíe la cobertura del transporte nacional y regional, buscando el aprovechamiento y diversificación de la infraestructura existente y fomente la exportación del producto estatal. 	<p>Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable para el Estado de Baja California 2022-2027.</p> <p>8.2.1 BC Conectada</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estrategia 8.2.1.2. Implementar acciones de mejoramiento y consolidación en el Sistema de Movilidad para fomentar el reordenamiento de la prestación de los servicios de transporte público, que atiendan la relación oferta y demanda con tiempos de traslado, frecuencias, intervalos más apropiados, accesibilidad, calidad y cobertura para cada una de las modalidades de transporte. <ul style="list-style-type: none"> ◦ Línea de acción 8.2.1.2.3 Reforzar y ampliar la longitud y cobertura del servicio de la red de transporte público masivo, con atención especial en las zonas de menores niveles de desarrollo social localizadas en las periferias y en áreas de difícil acceso. ◦ Línea de acción 8.2.1.2.4 Promover instrumentos e implementar acciones para que el transporte público cuente con un horario nocturno y seguro para mejorar la accesibilidad

Política – Componente – Línea de Política del Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024	Nombre del Programa Sectorial, Especial y/o Institucional que corresponda
<p>○ Línea de acción 4.1.2.1.4 Impulsar la creación de una Red de Transporte Metropolitano con trenes interurbanos de y hacia la línea fronteriza.</p> <p>4.2 Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Estrategia 4.2.3.2 Impulsar acciones integrales que mejoren las condiciones de habitabilidad, accesibilidad y movilidad de los asentamientos humanos, el goce y la producción social de los espacios públicos y comunes con diseño universal. ○ Línea de acción 4.2.3.2.2 Coadyuvar junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones contaminantes, así como la movilidad no motorizada. <p>4.3 Movilidad y Transporte Sustentable</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Estrategia 4.3.1.2 Planear e instrumentar sistemas de movilidad urbana eficiente y sustentable con el propósito de lograr mayor cobertura, seguridad y comodidad. <ul style="list-style-type: none"> ○ Línea de acción 4.3.1.2.1 Impulsar la modernización de los sistemas de transporte y movilidad en todas sus modalidades. ○ Línea de acción 4.3.1.2.2 Promover medios alternativos, no motorizados y masivos de transporte. ● Estrategia 4.3.1.5. Supervisar el funcionamiento del transporte y las concesiones, permisos y autorizaciones en todas sus modalidades conforme a lo estipulado por el marco <ul style="list-style-type: none"> ○ Línea de acción 4.3.1.5.1 Coordinar las acciones necesarias para garantizar el correcto funcionamiento del transporte. ○ Línea de acción 4.3.1.5.2 Regular el registro de las concesiones, permisos y autorizaciones del transporte. <p>8.3 Proyectos</p> <p>Flota RESPIRA. Garantizar el derecho a la movilidad eficiente, segura y de calidad poniendo en marcha un sistema que opere 18 horas al día a través de unidades eléctricas equipadas con rampa, área de silla de ruedas con mampara y cinturón de seguridad.</p>	<p>de los trabajadores que requieren los servicios de transportación.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Estrategia 8.2.1.4 Desarrollar estudios técnicos, diagnósticos y proyectos que analicen los impactos a la movilidad derivado de los requerimientos y necesidades de los servicios de transporte público actual y futuro del sistema de movilidad. <ul style="list-style-type: none"> ● Línea de acción 8.2.1.4.1 Analizar la factibilidad de ampliar la longitud y cobertura del servicio en kilómetros de la red de transporte público masivo. ● Estrategia 8.2.1.5 Coadyuvar con las autoridades estatales y, en su caso, municipales competentes para instrumentar proyectos que fomenten la disminución de los tiempos de traslado y congestionamiento de tránsito en las vías de comunicación. <ul style="list-style-type: none"> ● Línea de acción 8.2.1.5.2 Coadyuvar con autoridades estatales y municipales competentes para la actualización del marco jurídico en materia de vialidades y construcciones considerando los principios rectores de la movilidad y seguridad vial establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. ○ Estrategia 8.2.3.3 Implementar estudios técnicos, diagnósticos y proyectos que permitan analizar los impactos en la movilidad y seguridad vial derivado de la implementación de proyectos urbanos, de infraestructura vial y de transporte, contemplando la inclusión de los grupos vulnerables y principales factores de riesgo presentes en los siniestros viales. <ul style="list-style-type: none"> ○ Línea de acción 8.2.3.3.1 Promover la formulación de instrumentos para salvaguardar el derecho a la movilidad y seguridad vial. ○ Estrategia 8.2.4.2 Desarrollar instrumentos de planeación encaminados a implementar medidas para el mejoramiento y consolidación de la movilidad activa, promoviendo el uso de vehículos no motorizados de transporte como el uso de la bicicleta y el caminar. <ul style="list-style-type: none"> ○ Línea de acción 8.2.4.2.1 Realizar los estudios técnicos y diagnósticos necesarios para la instrumentación del Programa de Accesibilidad Universal y Peatonabilidad para el Estado de Baja California.

g. Identificación de enfoques transversales

Mediante la revisión de documentos normativos y de planeación, como el Diagnóstico del Programa y el Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable (2022-2026), se identificó que el programa incorpora de manera sustantiva la perspectiva de género. Esto se materializa principalmente a través de la estrategia *Transporte Violeta*, diseñada para responder directamente a la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres (AVGM) y garantizar espacios seguros para las mujeres usuarias.

Asimismo, se destaca la vinculación del programa con la Agenda 2030, contribuyendo a las metas de Igualdad de Género (ODS 5) y Ciudades Sostenibles (ODS 11), además de reconocer la movilidad como un derecho humano fundamental facilitador de otros derechos. No obstante, el análisis también permite identificar áreas de oportunidad en lo referente a la atención específica para la infancia y adolescencia.

A continuación, se detalla la evidencia documental y el análisis de la atención a cada enfoque:

Enfoque transversal	Documento fuente	Descripción o análisis de la alineación o atención a cada enfoque transversal
Perspectiva de género	Diagnóstico del Programa	El programa atiende de manera directa la perspectiva de género a través de su Componente 1, que consiste en la operación del "Transporte Violeta". Esta acción está diseñada para atender la problemática de violencia que enfrentan las mujeres, quienes son las principales usuarias del transporte público.
Alerta de violencia de género contra las mujeres	Diagnóstico del Programa	El programa atiende de forma explícita la AVGM. El Diagnóstico del programa señala que la estrategia del Transporte Violeta es "parte de la estrategia del IMOS para dar respuesta a la Declaratoria de Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres (AVGM)" vigente en el Estado.
Objetivos del Desarrollo Sostenible (nivel meta)	Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable (2022-2026).	El programa contribuye principalmente a dos ODS: ODS 5 (Igualdad de Género): Específicamente a la meta 5.2 sobre la eliminación de la violencia contra las mujeres en el ámbito público. ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles): A la meta 11.2, que busca proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres.
Derechos humanos	Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable (2022-2026)..	El programa se alinea con el enfoque de la movilidad como un derecho humano. El Programa Sectorial establece que "La movilidad es un derecho humano fundamental que permite el acceso a otros derechos", y las acciones del programa 034 para mejorar la seguridad y eficiencia del transporte contribuyen a garantizar este derecho.
Niños, niñas y adolescentes	No se encontró evidencia.	En los documentos analizados, no se identifican acciones o componentes del programa que estén específicamente dirigidos a atender las necesidades particulares de movilidad de niñas, niños y adolescentes.

Apartado 2. Resultados

En este apartado se presenta el análisis detallado del desempeño del programa presupuestario durante el ejercicio fiscal evaluado. El objetivo es realizar una valoración integral de sus resultados a partir de la evidencia documental, abarcando tres áreas fundamentales de su gestión.

Primero, se examina la estructura, seguimiento y desempeño de sus indicadores, valorando desde su alineación con la planeación materializada en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) hasta la calidad y oportunidad de la información de los indicadores reportados al Congreso del Estado a través del Índice Estatal de Calidad de la Información (IECI).

Segundo, se analiza el nivel de cumplimiento programático, verificando la congruencia entre los bienes y servicios definidos en la MIR y las metas del Programa Operativo Anual (POA). Finalmente, se evalúa el ejercicio presupuestal, donde se mide la eficiencia en el uso de los recursos, la pertinencia del gasto en relación con las actividades sustantivas del programa y la congruencia entre el avance de las metas y el presupuesto ejercido.

Este análisis permite obtener una visión robusta e integral del desempeño del programa, sentando las bases para los hallazgos y conclusiones que se presentan más adelante en esta evaluación.

a. Análisis de los indicadores

El análisis de los indicadores del Programa 034 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 con su periodicidad en 2024?	Medio Bajo

La Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) del programa 034 está estructuralmente completa, ya que identifica con claridad indicadores para los niveles de Fin, Propósito y para sus siete Componentes.

Sin embargo, el seguimiento de estos indicadores es parcial y presenta una debilidad crítica. Mientras que los indicadores estratégicos de Fin y Propósito sí están presentes en el Sistema Estatal de Evaluación del Desempeño (SEDED) y cuentan con el 100% de sus reportes de avance, no hay evidencia de que los indicadores de nivel Componente de la MIR, hayan sido desarrollados para el seguimiento de sus avances mediante dicho sistema o en su caso existan estos indicadores desarrollados para seguimiento interno de la Entidad Paraestatal.

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 cumplimiento de requisitos vehiculares de transporte público y Privado	Sí	Trimestral	4	4	100%
Componente	Porcentaje de cumplimiento de revalidaciones conforme a la fecha de vencimiento	Sí	ND	ND	ND	ND
Componente	Porcentaje de inspecciones realizadas con relación al programa de inspección y vigilancia	Sí	ND	ND	ND	ND
Componente	Porcentaje de revalidación de placas, tarjeta de circulación e identificaciones del padrón del servicio público, privado y de carga	Sí	ND	ND	ND	ND
Componente	Porcentaje de unidades verificadas conforme al padrón actualizado	Sí	ND	ND	ND	ND
Componente	Porcentaje de operadores de transporte que presenten su antidoping	Sí	ND	ND	ND	ND
Componente	Porcentaje de empadronamiento del transporte turístico	Sí	ND	ND	ND	ND
Componente	Porcentaje de las rutas de transporte público respira en operación	Sí	ND	ND	ND	ND

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

Se asigna esta valoración porque, aunque la MIR define indicadores en todos los niveles, existe una ausencia total de seguimiento y reportes al menos para uno de los siete indicadores de nivel Componente. Esto significa que solo 2 de los 9 indicadores totales del programa (el 22.2%) tienen evidencia de seguimiento.

Si bien esta cifra se ajusta al criterio de los Términos de Referencia para un nivel "**Medio Bajo**" (reportes de avance entre el 1% y el 50%). La falta de monitoreo a nivel de Componentes es una

debilidad sustancial, ya que no permite verificar la gestión en la producción de los bienes y servicios del programa.

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

El desempeño de los indicadores con seguimiento del programa es **“Alto”**, con un promedio de cumplimiento del 97.78%, con base en los rangos definidos en los TdR. El comportamiento de los dos indicadores estratégicos fue el siguiente:

- Indicador de Fin (Índice de Movilidad Urbana): superó notablemente su meta anual de 70, alcanzando un resultado de 86.58, lo que representa un 123.69% de avance. La justificación proporcionada atribuye este sobrecumplimiento a la ejecución de 8 proyectos de movilidad durante el año.
- Indicador de Propósito (Porcentaje de cumplimiento de requisitos vehiculares de transporte público y Privado): alcanzó un 95.55% de su meta anual de 85, quedando ligeramente por debajo del objetivo. La justificación detalla que, del padrón total de 23,403 vehículos, un 8.10% no fue cubierto en 2024 y existe un rezago del 10.67% de ejercicios anteriores.

Indicador	Unidad de medida	Desempeño promedio en el año				Desempeño promedio del Indicador (Porcentaje)
		Desempeño trimestre 1	Desempeño trimestre 2	Desempeño trimestre 3	Desempeño trimestre 4	
Índice de movilidad urbana	Porcentaje	N/A	N/A	N/A	86.58	100.00%
Porcentaje de cumplimiento de requisitos vehiculares de transporte público y Privado	Porcentaje	49.94	72.85	78.83	81.22	95.55%
Porcentaje de desempeño promedio de los indicadores del programa evaluado						97.78

Se asigna la valoración de **“Alto”** debido a que el desempeño promedio de los indicadores del programa (97.78%), aplicando el criterio de establecido en el Índice de Valoración del Desempeño (IVED), es superior al umbral del 95% requerido para esta calificación.

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

Con base en la información proporcionada por la Entidad, el programa cuenta con dos indicadores estratégicos que miden dos dimensiones distintas del desempeño, los cuales se encuentran correctamente identificados en la MIR. El indicador de nivel Fin (Índice de Movilidad Urbana), el cual se valora el cumplimiento del objetivo de alto nivel, es decir, si el programa está contribuyendo estratégicamente a mejorar la movilidad en el Estado. Por su parte, el indicador de nivel Propósito (Porcentaje de cumplimiento de requisitos vehiculares

de transporte público y Privado), mide el rendimiento de un proceso operativo clave, evaluando qué tan bien se está ejecutando la regulación del parque vehicular. Esta combinación permite conocer no solo si se avanza hacia el fin último, sino también cómo se desempeñan las actividades para lograrlo.

Si bien esto muestra una medición bidimensional del desempeño, el programa aún no cuenta con indicadores estratégicos que midan su capacidad para administrar o generar recursos financieros (Economía). Esta dimensión es relevante para evaluar la sostenibilidad y la pertinencia de sus tarifas. De igual manera, no mide los atributos del servicio que se entrega, ni la percepción de las personas usuarias, mediante indicadores de calidad (Calidad). Sin esta dimensión, es difícil conocer con certeza, si el transporte público está o no mejorando desde la perspectiva del ciudadano.

Indicador	Dimensión de Desempeño				Pertinente la dimensión de desempeño asignada (Sí / No)
	Eficacia	Eficiencia	Economía	Calidad	
Índice de movilidad urbana	X				Sí
Porcentaje de cumplimiento de requisitos vehiculares de transporte público y Privado		X			Sí

La dimensión definida a los indicadores del programa es técnicamente correcta y congruente con la metodología establecida por el CONEVAL. Cada indicador mide la faceta del desempeño que le corresponde según su nivel en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).

- Indicador de Fin (Índice de Movilidad Urbana): La asignación de la dimensión de Eficacia es la correcta. Según el manual, los indicadores de eficacia miden el grado de cumplimiento de un objetivo establecido. Este indicador busca medir precisamente eso: el logro de un objetivo superior y de largo plazo como es la mejora de la movilidad urbana.
- Indicador de Propósito (Porcentaje de cumplimiento de requisitos vehiculares...): La asignación de la dimensión de Eficiencia es pertinente. El manual define la eficiencia como la relación entre el logro del programa y los recursos utilizados para su cumplimiento. En este caso, el indicador mide qué tan bien se está utilizando el "recurso" (el padrón vehicular) para producir un resultado (el cumplimiento de requisitos), lo que representa una medida de la eficiencia del proceso de regulación y control vehicular.

En resumen, el diseño técnico de los indicadores que sí están incluidos en la planeación formal del programa es el correcto. La debilidad principal, radica en los indicadores que se usan para el seguimiento del programa, pero que están fuera de la MIR.

Se asigna esta valoración porque el programa cuenta con indicadores que miden dos de las cuatro dimensiones del desempeño (Eficacia y Eficiencia), lo cual corresponde a la definición de "**Medio**" en los Términos de Referencia (TdR).

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?	Bajo

La naturaleza del programa sí aplica para la inclusión de indicadores con esta perspectiva, ya que la movilidad y el transporte público pueden tener impactos y necesidades diferenciadas para mujeres y hombres.

Sin embargo, al analizar la información proporcionada, se confirma que ninguno de los dos indicadores estratégicos del programa 034 ("Índice de Movilidad Urbana" y "Porcentaje de cumplimiento de requisitos vehiculares") está clasificado como indicador de género ni se desagrega por sexo.

Por otra parte, es de resaltar que, el IMOS si cuenta con indicadores definidos como de género o desagregados por sexo, a los cuales se le da seguimiento mediante el SEDED, pero se encuentran asignados al programa presupuestario estatal 033-Movilidad Sustentable, los cuales son:

- Porcentaje de aceptación del servicio de transporte público y privado en el Estado y
- Percepción de seguridad de las personas usuarias del Transporte Violeta

Se asigna esta valoración debido a que, si bien se determina que la naturaleza del programa es aplicable para la inclusión de indicadores con perspectiva de género, el programa evaluado no cuenta con ellos. Este escenario corresponde a la definición de "**Bajo**" en el IVED establecido en los Términos de Referencia.

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

Con base en los indicadores contemplados para este programa presupuestario, éste obtuvo un promedio perfecto en el IECI de 100 puntos. Se infiere que este resultado se debe a un cumplimiento impecable durante todo el año en los dos rubros que componen el índice: la Calidad de la información (IECI) reportada y la Oportunidad en su entrega, sin registrarse ningún retraso ni inconsistencia en los cuatro trimestres.

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	60	100
Promedio	40	60	100

Se asigna la valoración "**Alto**" ya que el promedio del IECI (100) cumple con el criterio para el máximo nivel de desempeño (igual o mayor a 95 puntos) según la escala definida en los en el IVED para este reactivo.

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	Medio Bajo

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
	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	Bajo
	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			55.0

Principales hallazgos de la sección:

- Alto desempeño y calidad en el seguimiento: Los indicadores que cuentan con reporte de avances demuestran un desempeño excelente (valoración "Alto"), superando sus metas. Además, la gestión de esta información es impecable, con un buen cumplimiento en criterios de Calidad y Oportunidad.
- La asignación de las dimensiones a los dos indicadores del programa evaluado (Eficacia y Eficiencia), es técnicamente correcta y se alinea con la metodología del CONEVAL: Esto permite una visión balanceada entre el cumplimiento de los objetivos estratégicos y el rendimiento de los procesos operativos.
- Visión de desempeño parcial por omisión de dos dimensiones: No se cuenta con un indicador que mida los atributos del servicio o, de manera crucial, la percepción de las personas usuarias sobre la seguridad, agilidad o confiabilidad del transporte y los trámites (Calidad) y se carece también de un indicador para evaluar la sostenibilidad financiera del programa, como la capacidad de recuperación de costos (Economía).
- Seguimiento incompleto de la MIR: La principal área de oportunidad es la falta de implementación y seguimiento de al menos uno de los siete indicadores de Componente definidos en la MIR. Dado a que estos, no contemplan en el SEDED, lo que impide una visión completa del desempeño en la producción de los bienes y servicios del programa.
- Ausencia de indicadores de Perspectiva de Género: El programa no cuenta con indicadores que se enfoque específicamente al tema de género o que presente una desagregación por sexo; lo que impide un panorama general de cómo afectan los servicios de manera diferenciada a mujeres y hombres.

b. Análisis del cumplimiento programático

El análisis del cumplimiento programático del Programa 034 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?	Alto

El análisis muestra una alineación y congruencia perfectas entre la planeación presupuestaria MIR y el POA del programa presupuestario. Los siete componentes definidos en la MIR son idénticos a las siete metas establecidas en el POA. Adicionalmente, la redacción de todos los componentes cumple íntegramente con la sintaxis de la Metodología de Marco Lógico (MML), al estar expresados como un producto o servicio terminado en participio pasado (ej. "brindados", "realizados", "implementado").

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)
Trámites y servicios de concesiones de transporte público, privado y de carga, brindados.	Sí	Sí	Sí	Sí
Recorridos de inspección y vigilancia del servicio de transporte público y privado realizados.	Sí	Sí	Sí	Sí
Trámites y servicios de emisión de placas, tarjetas de circulación e identificaciones vehiculares para las y los operadores, permissionarios y concesionarios de las distintas modalidades del transporte del servicio público, privado y de carga en el estado, brindados	Sí	Sí	Sí	Sí
Inspecciones del estado físico, mecánico y niveles de emisiones de contaminantes de las unidades del servicio de transporte público y privado, realizadas.	Sí	Sí	Sí	Sí
Exámenes toxicológicos para la validación y/o expedición de los permisos a las y los operadores del transporte público y privado en el estado aplicados	Sí	Sí	Sí	Sí
Padrón del transporte turístico y especial en el estado, actualizado	Sí	Sí	Sí	Sí
Proyecto de la flota de transporte público respira para la movilidad segura y el desarrollo laboral de las mujeres en el estado, implementado	Sí	Sí	Sí	Sí
Porcentaje de bienes, productos o servicios que cumplen con los criterios del reactivo	100%			

Se asigna la valoración de **"Alto"** ya que el 100% de los bienes y servicios identificados cumplen con los tres criterios solicitados: están claramente identificados tanto en la MIR como en el

POA de forma congruente, y su redacción se apegó a la MML. Este cumplimiento total supera el umbral del 95% requerido para la máxima calificación establecida en los criterios del IVED.

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?	Medio Alto

El programa presenta un desempeño programático general aceptable, con un promedio de cumplimiento de sus metas del 85.71%, este promedio considera de acuerdo a lo establecido en los TdR, que las metas con sobrecumplimiento se considerarán como atendidas al 100%. Específicamente se observó un sobrecumplimiento significativo en seis de las siete metas, destacando la meta "Padrón del Transporte Turístico..." con un 175.00% y la meta "Trámites de Emisión de Placas..." con un 137.95%, lo que indica una gestión que superó ampliamente lo programado en la mayoría de sus áreas operativas.

En contraste, la meta "Proyecto de la Flota de Transporte Público Respira, no reportó ningún avance (0% de cumplimiento). La justificación proporcionada indica que este resultado no se debió a una falla en la gestión del programa, sino a causas externas -la adquisición de la flotilla de autobuses no se concretó en ese año, por parte de la Secretaría de Hacienda por falta de liquidez financiera-.

Este nulo avance en un proyecto estratégico representa el área de oportunidad más crítica del programa e impacta negativamente el promedio general.

Meta	Cálculo máximo (Sí/No)	Desempeño programático ¹¹ en el año				Desempeño programático de la meta (Porcentaje)
		Desempeño programático Trimestre 1	Desempeño programático Trimestre 2	Desempeño programático Trimestre 3	Desempeño programático Trimestre 4	
Trámites y servicios de concesiones de transporte público, privado y de carga, brindados.	No	330.93% 11,417/3,450	81.66% 9,202/11,269	99.77% 1,736/1,740	62.04% 2,010/3,240	100% 24,365/19,699
Recorridos de inspección y vigilancia del servicio de transporte público y privado realizados.	No	126.32% 9,474/7,500	95.36% 7,152/7,500	131.92% 9,894/7,500	111.23% 8,342/7,500	100% 34,862/30,000
Trámites y servicios de emisión de placas, tarjetas de circulación e identificaciones vehiculares para las y los operadores, permisionarios y concesionarios	No	272.96% 13,102/4,800	32.83% 4,806/14,640	359.54% 13,231/3,680	161.73% 5,143/3,180	100% 36,282/26,300

Meta	Cálculo máximo (Si/No)	Desempeño programático ^{1/} en el año				Desempeño programático de la meta (Porcentaje)
		Desempeño programático Trimestre 1	Desempeño programático Trimestre 2	Desempeño programático Trimestre 3	Desempeño programático Trimestre 4	
de las distintas modalidades del transporte del servicio público, privado y de carga en el estado, brindados						
Inspecciones del estado físico, mecánico y niveles de emisiones de contaminantes de las unidades del servicio de transporte público y privado, realizadas.	No	84.16% 11,488/13,650	109.74% 8,724/7,950	155.46% 18,811/12,100	83.2% 8,570/10,300	100% 47,593/44,000
Exámenes toxicológicos para la validación y/o expedición de los permisos a las y los operadores del transporte público y privado en el estado aplicados	No	473.7% 9,474/2,000	58.19% 8,845/15,200	134.82% 13,347/9,900	80.56% 7,975/9,900	100% 39,641/37,000
Padrón del transporte turístico y especial en el estado, actualizado	No	100% 1/1	400% 4/1	100% 1/1	100% 1/1	100% 7/4
Proyecto de la flota de transporte público respira para la movilidad segura y el desarrollo laboral de las mujeres en el estado, implementado	No	N/A	N/A	0% 0/1	0% 0/3	0% 0/4
Porcentaje promedio de desempeño programático de las metas del programa evaluado						85.71

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

Se asigna esta valoración al reactivo ya que el desempeño programático promedio de las metas del programa (85.71%, aplicando el criterio de acotamiento del IVED a las metas con

sobre cumplimiento; es decir cumplimiento superior al 100%) se encuentra en el rango de 80% a 95% requerido para la calificación "**Medio Alto**".

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.	Bajo

Si bien, las metas, obras y acciones correspondientes al programa presupuestario 034, guardan una relación congruente con los documentos de planeación del Estado; los bienes o servicios que el programa entrega, la mayoría de ellas, no se sustentan en Reglas de Operación o documentos de similar naturaleza que normen los procesos, careciendo de instrumentos que regulen su funcionamiento de forma detallada. Por lo tanto, la valoración de este reactivo es "**Bajo**".

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 del sustento de la meta del programa en documento normativo
Trámites y servicios de concesiones de transporte público, privado y de carga, brindados.	Sí	Sustentada en la estrategia de modernización de servicios del Programa Sectorial y en el marco procedural de los bienes o servicios específicos que brinda la Entidad.
Recorridos de inspección y vigilancia del servicio de transporte público y privado realizados.	No	Si bien, la meta guarda una referencia lógica con los objetivos del programa sectorial, no se encontró evidencia de que este sustentada en Reglas de Operación o documentos similares a éste.
Trámites y servicios de emisión de placas, tarjetas de circulación e identificaciones vehiculares para las y los operadores, permisionarios y concesionarios de las distintas modalidades del transporte del servicio público, privado y de carga en el estado, brindados	Sí	La meta no se sustenta en reglas de operación, pero si tiene una referencia directa con el Programa de Movilidad y Transporte Sustentable 2022-2027 (PMTS), específicamente en las acciones 8.2.6.1.2 y 8.2.6.1.3, las cuales, en términos generales se relacionan con la regularización de vehículos y servicios de transporte y de los registros y regulación de identificación vehicular respectivamente.
Inspecciones del estado físico, mecánico y niveles de emisiones de contaminantes de las unidades del servicio de transporte público y privado, realizadas.	No	Si bien, la meta guarda una referencia lógica con los objetivos del programa sectorial, no se encontró evidencia de que este sustentada en Reglas de Operación o documentos similares a éste.
Exámenes toxicológicos para la validación y/o expedición de los permisos a las y los operadores del transporte público y privado en el estado aplicados	No	Esta meta, no tiene referencia alguna con Reglas de Operación, pero si guarda referencia conceptual y operativa con el objetivo prioritario de "Promover el desarrollo ordenado y seguro de los servicios de transporte....", establecido en el PMTS 2022-2027., en su apartado 8.2.6 Desarrollo Sustentable de la Movilidad.
Padrón del transporte turístico y especial en el estado, actualizado	No	No existe referencia estratégica en el PMTS ni en Reglas de Operación.
Proyecto de la flota de transporte público respira para la movilidad segura y el desarrollo laboral de las mujeres en el estado, implementado	No	No se precisa en Reglas de Operación, o en alguna estrategia del Programa de Movilidad, pero si dentro de los 8.3 de dicho documento relativo a los Proyectos; en el que se contempla de forma específica el proyecto "Flota RESPIRA", en el que se considera el derecho a una movilidad eficiente, segura y de calidad.

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 (Estatatal) 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	Alto
	7.- ¿Cómo valora el avance programático del programa presupuestario evaluado en el año que se está evaluando?	Eficacia	Medio 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	Bajo
Resultado de sección			58.3

Principales hallazgos de la sección:

- Coherencia entre planeación y operación: Existe una alineación perfecta entre los siete componentes definidos en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) y las siete metas operativas del Programa Operativo Anual (POA). Esta congruencia demuestra un diseño de programa robusto donde la planeación estratégica se traduce fielmente en la ejecución.
- Capacidad de ejecución en metas operativas: El programa demuestra una notable capacidad para cumplir e incluso superar sus objetivos, logrando un sobrecumplimiento en seis de sus siete metas. No obstante, de que algunos avances registraron valores por encima de sus metas planeadas, por lo que habría que cuestionar si estas fueron programadas con valores poco retadores.
- Falla en la Ejecución del Proyecto Estratégico: Se registró nulo avance en la meta correspondiente al "Proyecto de la flota de transporte público Respira". Este resultado indica una falla significativa en la ejecución de una de las iniciativas más importantes del IMOS, la cual además está directamente ligada a la perspectiva de género.

c. Análisis del ejercicio presupuestal

El análisis del ejercicio presupuestal del Programa 034 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 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?	Medio Alto

El programa presenta una alta eficiencia presupuestal general del 92.50%, al haber devengado \$58,726,664.83 de un presupuesto modificado total de \$63,484,263.83.

Considerando la naturaleza del programa "Transporte y Control Vehicular", cuyos componentes se centran en trámites, servicios e inspecciones, los capítulos de gasto más relevantes para su operación directa son el 10000 "Servicios Personales" (para el pago de los inspectores y personal administrativo) y el 30000 "Servicios Generales" (el cual se destina principalmente a arrendamientos financieros y de edificios y locales, así como de viáticos). Se observa que ambos capítulos tuvieron un desempeño muy alto: "Servicios Personales" ejerció el 95.55% de sus recursos, mientras que "Servicios Generales" ejerció el 92.56%. Esto indica que los recursos se concentraron y ejercieron eficientemente en las áreas sustantivas del programa.

Capítulo de Gasto	Eficiencia presupuestal del programa		Porcentaje de Eficiencia presupuestal
	Presupuesto Modificado	Presupuesto Devengado	
10000	\$40,407,740.34	\$38,610,163.37	95.55%
20000	\$8,500,323.49	\$6,622,875.84	77.91%
30000	\$14,549,200.00	\$13,467,015.62	92.56%
50000	\$27,000.00	\$26,610.00	98.56%
Totales	\$63,484,263.83	\$58,726,664.83	92.51%

Se asigna la valoración de **“Medio Alto”** ya que la eficiencia presupuestal total del programa (92.50%) se encuentra dentro del rango de 80% a 95% establecido en el IVED con base en los Términos de Referencia para este nivel de desempeño

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?	Bajo

Partidas relevantes

Partida Específica	Requerimiento	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	Destinado principalmente para personal de inspección, control vehicular y revisión mecánica	Sí	\$12,212,176.34	\$11,166,089.77	91.43%
21401-Materiales, útiles y equipos menores de tecnología de la información y comunicaciones	Utilizado principalmente para insumo de equipos de impresoras	Si	\$300,000.00	\$279,722.29	93%
21802-Material para registro de transporte	Insumo fundamental para compra de tarjetas de circulación,	SI	\$2,800,000.00	\$2,213,280.00	79.05%

Partida Específica	Requerimiento	Partida relevante para la producción de los bienes y servicios del programa (Sí/No)	Presupuesto Modificado	Presupuesto Devengado	Porcentaje de Eficiencia presupuestal
	permisos y láminas.				
26101-Combustibles	Presupuesto asignado principalmente a las unidades de inspección.	Si	\$3,708,742.49	\$3,301,575.61	89.02%
32201-Arrendamientos de edificios y locales	Destinado para la renta de espacios para la operación de los módulos y revisión mecánica	Si	\$138,678.00	\$92,422.20	67%
32801-Arrendamiento financiero	Para arrendamiento de unidades del departamento de inspección.	Si	\$13,000,000.00	\$12,217,119.35	93.98%
33602-Servicios de impresión	Recurso necesario para la impresión de engomados, boletas de infracción y tarjetas de circulación principalmente.	Si	\$924,280.00	\$924,272.61	100.00%
Subtotal			\$33,083,876.83	\$30,194,481.83	

El presupuesto del programa integrado por 29 partidas, presenta una estructura mayormente congruente con los bienes y servicios que debe entregar, de las cuales 7 partidas son consideradas como **relevantes** para la prestación de los bienes y servicios y; 22 como **complementarias**.

Si bien, es un hecho que, para lograr el propósito de un programa presupuestario, son necesarias la totalidad de las partidas según los requerimientos del gasto, solo algunas se relacionan directamente a los bienes o servicios que brinda la entidad.

Con base en estas partidas, el presupuesto modificado anual asciende a poco más de \$33 mdp, lo cual representa el 52% del total del recurso asignado a este programa presupuestario, las cuales dan viabilidad en gran medida a la operación de la mayoría de los componentes del programa.

Es importante señalar que, de estas partidas, los mayores presupuestos asignados corresponden a aquellas relacionadas con la adquisición e impresión de insumos como tarjetas de circulación, permisos y láminas (placas), así como gastos destinados al arrendamiento y combustibles para las unidades de inspección (21802, 26101, 32801, 33602), las cuales ascienden a poco más de \$20.4 mdp, esto es, el 61.7% del total del recurso destinado a las señaladas como partidas relevantes.

Partidas complementarias

Partida Específica	Requerimiento	Partida relevante para la producción de los bienes y servicios del programa (Si/No)	Presupuesto Modificado	Presupuesto Devengado	Porcentaje de Eficiencia presupuestal
13202-Prima vacacional	Prestación al personal de los diferentes departamentos y unidades de la entidad.	No	\$1,110,271.25	\$1,056,811.32	95%
13203-Gratificación de fin de año	Pagos de aguinaldo y gratificaciones al personal de las direcciones y unidades de la entidad.	No	\$2,164,985.43	\$2,007,351.84	93%
13401-Compensaciones	Compensaciones al personal de los diferentes departamentos y unidades de la entidad.	No	\$19,972,360.76	\$19,839,121.92	99%
14101-Aportaciones patronales de servicio medico	Destinado a las aportaciones patronales de servicio médico	No	\$3,931,296.00	\$3,600,399.57	92%
15401-Canasta básica	Prestación al personal de los diferentes departamentos y unidades de la entidad.	No	\$711,945.24	\$657,270.26	92%
15402-Bono de transporte	Prestación al personal de los diferentes departamentos y unidades de la entidad.	No	\$304,705.32	\$283,118.69	93%
21101-Materiales y útiles de oficina	Utilizado para papelería principalmente.	No	\$172,221.00	\$102,973.10	60%
21102-Equipos menores de oficina	Utilizado para adquisición de papel opalina de la Dirección.	No	\$2,640.00	\$2,576.48	98%
21103-Otros equipos menores diversos	Destinado a la adquisición de carpas, mesas y sillas dobladizas.	No	\$215,235.00	\$214,013.41	99%
22104-Alimentacion de personal	Alimentos al personal de inspección por horas extraordinarios.	No	\$34,000.00	\$28,762.92	85%

Partida Específica	Requerimiento	Partida relevante para la producción de los bienes y servicios del programa (Si/No)	Presupuesto Modificado	Presupuesto Devengado	Porcentaje de Eficiencia presupuestal
22105-Agua y hielo para consumo humano	Agua y hielo	No	\$22,440.00	\$17,988.74	80%
22106-Artículos de cafetería	Compra de insumos de servicio de cafetería para la Dirección de Transporte y Control Vehicular.	No	\$7,000.00	\$6,900.03	99%
25401 - Materiales, accesorios y suministros médicos	Utilizado para la compra de Kits de primeros auxilios y medicamentos base.	No	\$0.00	\$0.00	N/A
27101-Vestuario y uniformes	Destinado a la compra de uniformes para inspectores y administrativos.	No	\$1,210,500.00	\$435,622.86	36%
27201-Ropa de protección personal	Utilizado para la adquisición de calzado especial para lluvia al departamento de inspección.	No	\$27,545.00	\$19,460.40	71%
32901-Otros arrendamientos	Arrendamiento de mobiliario para la operación de los módulos provisionales.	No	\$111,641.60	\$59,145.00	53%
34701-Fletes y maniobras	Se destinó para el traslado de tráiler de Mexicali a Tijuana para revisión mecánica.	No	\$49,680.40	\$8,800.00	18%
35705-Instalación, reparación y mantenimiento de equipo de comunicación y telecomunicación	Destinado a la instalación del sistema de redes y antenas de enlace para la operación de módulos.	No	\$50,000.00	\$2,160.00	4%
37501-Viáticos en el país	Asignado a los mandos directivos,	No	\$121,320.00	\$92,160.00	76%
37502-Hospedaje en el país	Utilizado para gasto de hospedaje de los directivos.	No	\$60,000.00	\$33,246.46	55%
37902-Peajes	Destinado al traslado del personal de las distintas	No	\$93,600.00	\$37,690.00	40%

Partida Específica	Requerimiento	Partida relevante para la producción de los bienes y servicios del programa (Si/No)	Presupuesto Modificado	Presupuesto Devengado	Porcentaje de Eficiencia presupuestal
	direcciones y unidades en el Estado.				
56601- Eq. de generación eléctrica, aparatos y accesorios eléctricos	Planta de energía eléctrica del departamento de revisión mecánica.	No	\$27,000.00	\$26,610.00	99%
Subtotal			\$30,400,387.0	\$28,532,183.00	
Total general			\$63,484,263.8	\$58,726,664.83	92.51%

Por otra parte, el resto de las 22 partidas **complementarias**, no guardan una relación estrecha para la producción y entrega de los bienes y servicios específicos, ya que estas corresponden en su mayoría a gastos de soporte administrativo y labores generales, tales como materiales de oficina (21101), viáticos (37501), entre otros; de hecho, el 80% del presupuesto asignado, el cual asciende a poco más de \$24.2 mdp., se relaciona directamente con el grupo de gasto 10000, como lo son primas vacacionales, gratificaciones, compensaciones y bonos.

La valoración asignada de “**Bajo**”, obedece principalmente a que, no obstante, son necesarias la totalidad de partidas, solo el 24.13% se definen o consideran como relevantes, dado a que estas no se relacionan de forma directa con los bienes o servicios que genera la entidad, y sustentado en el rango establecido en los TdR, en el cual se define que entre el 30 y 59%, se deberá asignar tal valoración.

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)?	Medio Alto

El programa presenta una congruencia programática-presupuestal con una diferencia de solo 6.80 puntos porcentuales entre el avance de sus metas y el presupuesto ejercido. Este resultado se obtiene al comparar el avance programático del 85.71% con una eficiencia presupuestal del 92.51%.

La diferencia sugiere que el ejercicio del presupuesto estuvo estrechamente alineado con la consecución de los objetivos. El hecho de que el porcentaje de gasto sea ligeramente superior al avance de las metas se explica principalmente por el incumplimiento de la meta “Proyecto... Transporte Público Respira”, que tuvo un 0% de avance. Esto indica que, aunque esa meta no se cumplió (debido a la falta de recursos presupuestarios, como se justificó), el presupuesto se ejerció eficientemente en las otras seis metas, la mayoría de las cuales presentaron sobrecumplimiento. La pequeña brecha entre ambos porcentajes refleja una relación saludable y coherente entre lo que se gasta y lo que se hace con dicho recurso.

Es importante mencionar que, pese a que la entidad muestra un avance del 100%, en la mayoría de sus metas, sus resultados fueron ajustados con el valor topado del 100% conforme en los establecido en los TdR, toda vez que, en términos reales la entidad sobre cumplió en 6 de sus 7 metas con un 128%, lo cual muestra que, en los procesos de planeación la mayoría de metas fueron definidas de forma muy conservadora, evidenciando un área de oportunidad en este rubro.

Porcentaje de Avance programático	Porcentaje de Eficiencia presupuestal	Diferencia porcentual (valor absoluto) ^{1/}
85.71%	92.51%	6.80%

^{1/}Se 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.

Se asigna la valoración de "**Medio Alto**" ya que la diferencia porcentual de 6.80% se encuentra dentro del rango de "mayor que 5% pero menor o igual que 10%", establecido en los Términos de Referencia. Esta valoración se fundamenta en el hallazgo de que, si bien existe una brecha, esta se considera moderada y es explicada en gran medida por el nulo avance en una de las siete metas del programa, la cual dependía de factores presupuestarios externos.

El presupuesto se ejerció de manera eficiente y alineada con las otras seis metas que sí se llevaron a cabo, demostrando una fuerte congruencia en la mayor parte de la operación del programa.

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?	Alto

El programa demuestra un cumplimiento total en materia de transparencia y accesibilidad a la información. Se constató que el 100% de los documentos programáticos y presupuestales emitidos al Congreso del Estado durante el ejercicio fiscal 2024, incluyendo los avances del Programa Operativo Anual, los avances presupuestales y los avances de indicadores, se encuentran disponibles para la consulta ciudadana en al menos uno de los portales de transparencia requeridos. Este resultado refleja un compromiso integral con la rendición de cuentas.

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 reactivó
Avances del Programa Operativo Anual	4	4
Avances presupuestales	4	4
Avances de Indicadores de Desempeño	2	2
Porcentaje^{1/}	100%	100%

^{1/}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 reactivó, con relación al total de documentos programáticos presupuestales utilizados en la evaluación.

Con relación a los "Avances del Programa Operativo Anual (POA)", se pudo constatar que dicha información se encuentra disponible para consulta del ciudadano, en los portales del Gobierno

del Estado, denominados “Monitor de Seguimiento Ciudadano⁶”, “Cuenta Pública⁷” y en el portal del “Sistema Estatal de Transparencia de Baja California⁸”. Estos informes, desglosan por capítulo de gasto los momentos contables del autorizado, modificado y devengado; así como la programación de sus metas y avances alcanzados según periodo trimestral.

En los “Avances presupuestales”, se identificó que los informes de sus ingresos y egresos por capítulo de gasto y distribución de partidas genéricas, del programa presupuestario evaluado, si se encuentran disponibles para consulta del ciudadano por lo menos en el portal del “Monitor de Seguimiento Ciudadano”⁶ del Estado. Cabe resaltar que, no obstante, existe información presupuestal, contable y financiera del IMOS, esta no se desglosa por programa presupuestario.

Respecto a los “Avances de Indicadores de Desempeño”, dichos reportes se encuentran presentes en los portales de Internet del “Sistema Estatal de Transparencia de Baja California⁸”, “Cuenta Pública⁷”, así como en la página del “Monitor de Seguimiento Ciudadano⁹”.

La valoración de este reactivivo se define como “**Alto**” ya que el porcentaje de documentos programáticos-presupuestales accesibles a la ciudadanía es del 100%, lo cual cumple con el criterio para el máximo nivel de desempeño (igual o mayor a 95%) según la escala definida en los Términos de Referencia.

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	Medio 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	Bajo
	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	Medio 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	Alto
Resultado de sección			62.5

Principales hallazgos de la sección:

- Alta eficiencia en el ejercicio del gasto: El programa demuestra una gestión financiera sólida, al haber ejercido el 92.51% de su presupuesto modificado. El gasto se concentró

⁶ <https://www.monitorbc.gob.mx/PresupuestoBasadoResultados/POAParaestatal>

⁷ <https://www.bajacalifornia.gob.mx/Gobierno/CuentaPublica>

⁸ <http://www.transparenciabc.gob.mx/Areas/sujetosObligados>

⁹ <https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2024>

eficientemente en los capítulos más relevantes para su operación: 95.55% en Servicios Personales (Cap. 10000) y 92.56% en Servicios Generales (Cap. 30000).

- **Calidad y Estructura del Gasto (Análisis de partidas Relevantes):** Pese a la alta eficiencia en el gasto total, un análisis cualitativo de la distribución de los recursos revela una estructura presupuestal donde el soporte administrativo compite fuertemente con la operación sustantiva. Si bien el presupuesto contempla 29 partidas, se identificó que solo el 52% de los recursos totales (aproximadamente \$33 mdp) se destinan a las partidas relevantes, que generan inciden directamente en la generación de los bienes y servicios del programa (como la adquisición de tarjetas de circulación, placas y el arrendamiento de unidades de inspección). En contraste, las partidas complementarias representan una porción considerable del presupuesto restante, donde destaca el 48% destinado a dicho recurso complementario (poco más de \$30 mdp), lo que se absorbe en su mayoría a prestaciones laborales y compensaciones al personal.
- **Cumplimiento total en transparencia presupuestaria:** El programa cumple al 100% con la publicación de sus reportes de avances (POA, presupuestales y de indicadores) en los portales de transparencia, garantizando el acceso a la información sobre el uso de los recursos públicos.
- **Congruencia Programática-Presupuestal Mejorable:** Existe una diferencia de 6.80 puntos entre el avance de las metas (85.71%) y el presupuesto ejercido (92.51%). Esta brecha, si bien moderada, indica una oportunidad para alinear de manera más precisa la planeación financiera con la consecución de los resultados programados.

Apartado 3. Análisis de la cobertura

En este apartado se analiza el alcance e incidencia del programa presupuestario, en la población a quién se dirige y cuál es la magnitud de su intervención. El análisis se centró en identificar y caracterizar a las poblaciones potencial y objetivo utilizando como base el Diagnóstico de Programa Presupuestario y como referencia otros documentos de planeación estratégica del sector, como el Programa Sectorial de Movilidad Sustentable.

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

Como se comentó en el Apartado 1, en el Formato UDES-01 Diagnóstico de Programa Presupuestario, no se identifican con precisión los tipos de población relacionadas con el programa presupuestario. Si bien se describen aspectos relacionados con las problemáticas y se hace alusión a la población que padece dicha problemática, y se identifica a permisionarios, concesionarios, choferes y operadores del transporte público, no se mencionan otros aspectos importantes para caracterizar con mayor precisión como grupos etarios, sexo o género, municipio, entre otros aspectos. Para efectos de complementar lo que el diagnóstico no contempla, se consideró una nota técnica proporcionada y formulada por el IMOS, a fin de contar con referentes de población más precisos, aunque estos no están del todo completos.

Partiendo de lo antes mencionado, la información presentada en esta pregunta detonadora se centrará entonces en las siguientes poblaciones

Población Potencial	Población Objetivo	Población Atendida
<ul style="list-style-type: none"> 37 Concesionarios del transporte público: 71 Concesionarios de transporte de personal. 17,862 Permisionarios del transporte público. 54,460 Choferes y operadores del transporte público. 	<ul style="list-style-type: none"> Concesionarios del transporte público y de transporte de personal, permisionarios, choferes y operadores del transporte público. <p><i>No se encuentra cuantificada esta población</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Cada año, el IMOS atiende a la totalidad de concesionarios (108) y a la totalidad de los permisionarios de transporte (17,862) a través de las diferentes delegaciones y subdelegaciones. Aproximadamente 54,600 operadores de transporte en el Estado, que acuden a realizar trámites como: revisión mecánica de unidades, gafete de identificación, entre otros.
Caracterización	Caracterización	Caracterización
37 Concesiones de transporte público: 12 en Tijuana; 11 en Mexicali; 3 en Tecate; 3 en Playas de Rosarito; 2 en San Quintín; 6 en Ensenada y 0 ninguna en San Felipe		
71 Concesiones de transporte de personal: 36 en Tijuana; 15 en Mexicali; 10 en Tecate; 2 en Playas de Rosarito 2; San Quintín ninguna; Ensenada 8 y San Felipe ninguna.	<i>Misma caracterización que población potencial</i>	<i>Misma caracterización que población potencial</i>
17, 862 permisos: 7,099 taxi libre; 3,370 taxi de ruta; 4,953 taxis de sitio, 228 transporte turístico, 863 transporte de		

Población Potencial	Población Objetivo	Población Atendida
<p>carga, 47 pipas y 905 grúas y 172 transporte de personal a campo productivo.</p> <p>54,460 choferes y operadores: 5,786 masivo colectivo; 4,165 transporte de personal; 7,772 taxi libre; 4,688 taxi de sitio; 8,698 taxi de ruta; 74 turístico; 152 campo productivo; 762 carga general; 170 escolar; 555 grúa; Uber 19,500 y empresas privadas 2,138.</p>		

Fuente: Nota Técnica de concesionarios, choferes, operadores y permisos. Instituto de Movilidad Sustentable (IMOS).

De la información proporcionada en la nota técnica, no se menciona con mayor precisión a la población atendida, ya que se limita a mencionar que “*Cada año, el IMOS atiende a la totalidad de concesionarios (108) y a la totalidad de los permisionarios de transporte (17,862) a través de las diferentes delegaciones y subdelegaciones*”, pero esta información no considera mayores detalles como atendidos por tipo, modalidad y clase, aunque se infiere que se atiende a todas las personas ya que se menciona también que “*Aproximadamente 54,600 operadores de transporte en el Estado, acuden a realizar trámites como: revisión mecánica de unidades, gafete de identificación, entre otros*”

Si bien, esto ya es un avance en sí mismo, la información no es coincidente con los grupos poblacionales que se manejan en los documentos de planeación que sustentan el programa, lo cual, es un área de oportunidad muy importante. También es pertinente comentar que no se han desarrollado estadísticas diferenciadas por sexo o género en aquellos bienes y servicios en los que sí es factible realizarlo.

No obstante, se identificaron los tres tipos de población, ninguno de ellos tiene su origen en los documentos fuente mencionados en el detalle de la pregunta detonadora, aunque se precisan varios aspectos de la caracterización de dichas poblaciones, faltan otros aspectos por definir conforme en lo establecido en los TdR, por lo que se le asigna una valoración de **“Medio”**.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
<p>14.- Existe una estrategia de cobertura para otorgar los bienes y servicios del programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentada • 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 	Medio Bajo

El Componente siete considerado en la MIR de este programa presupuestario, hace referencia a la estrategia denominada *RESPIRA*, la cual busca “garantizar el derecho a la movilidad eficiente, segura y de calidad poniendo en marcha un sistema que opere 18 horas al día a través de unidades eléctricas equipadas con rampa, área de silla de ruedas con mampara y cinturón de seguridad.”¹⁰ Esta estrategia de desarrollo sostenible focaliza su objetivo en reducir el tráfico

¹⁰ Proyecto Flota RESPIRA. Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable, p.155.

vehicular y acotar los tiempos de traslado de la población, mediante cuatro ejes principales, beneficiando a poco más de 3 millones de habitantes:¹¹ a) Recuperación del flujo vial; b) Reordenamiento integral del transporte público; c) Nuevas tecnologías del transporte y la movilidad y; d) Multiplicar las áreas verdes.

A manera de resumen, los ejes principales priorizan la mejora del transporte público con la realización de obras de infraestructura vial en los municipios de Mexicali¹², Ensenada¹³ y Tijuana¹⁴, así como la modernización del padrón vehicular de dicho transporte, mediante la adquisición de unidades nuevas y más ecológicas, la implementación de tecnología digital para pagos electrónicos y gestión de las rutas viales.¹⁵

Los planes y programas institucionales, así como los medios de difusión electrónica como las páginas institucionales de Internet del Gobierno del Estado, no contemplan acciones para los municipios de Tecate y Playas de Rosarito, en su fase inicial. No obstante, el objetivo del Programa Sectorial es la de mejorar la movilidad en todo el estado. La expansión de programas exitosos como *RESP/RA* a otros municipios sería el paso lógico para cumplir con dicho objetivo estratégico.

Es importante aclarar que *RESP/RA* no es un programa social tradicional de entrega de apoyos en especie, sino una política pública transversal de transformación urbana y movilidad. Por lo tanto, los "apoyos" y la "población objetivo" se desglosan en dos vertientes: la población usuaria del transporte (personas) y personas prestadoras del servicio público (transportistas). Es entonces, en este sentido se analizó esta pregunta.

Criterio de la estrategia de cobertura	Cumple ¿sí/no?	Descripción breve de la forma de cumplir con el criterio
Documentada	Si	Se documenta la estrategia en el Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable en su RAL 6.7.2.1 así como en el PED 2022-2027, en su componente 7.6.7 Movilidad Sustentable.
Define los tipos de apoyo	No	Dentro del marco del Programa Sectorial, los apoyos se categorizan como instrumentos para la modernización y el bienestar social; tales como los apoyos para la modernización del transporte y, sobre todo, la construcción y el reordenamiento de rutas del transporte público. Pero esto no constituye como tal parte de una estrategia de cobertura.
Considera mecanismos para la selección, verificación, seguimiento, depuración y/o actualización de la población objetivo	No	Con relación a los mecanismos, el Programa Sectorial y el PED establecen la necesidad de migrar de un modelo discrecional a uno basado en datos y tecnología, como lo son la zonificación basados en la necesidad de la movilidad poblacional y la utilización de las tecnologías de identificación digital. Pero esto no se considera como tal, parte de una estrategia de cobertura.
Define los factores determinantes que favorecen u obstaculizan la atención de dicha población	No	Factor favorable El PED cambia el paradigma de "transporte como negocio" a "movilidad como derecho humano", lo que justifica políticamente la inyección de subsidios estatales donde el mercado no es rentable. Factor que obstaculiza La adopción de sistemas de prepago y monitoreo suele enfrentar resistencia por parte de operadores acostumbrados al manejo de efectivo, lo que impide la verificación transparente de la población atendida. Pero esto no constituye como tal parte de una estrategia de cobertura.

¹¹ Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2022-2027. Capítulo 7.6 Desarrollo Urbano y Regional.

¹² <http://www.sidurt.gob.mx/doctos/respira/product-detail.php>

¹³ <http://www.sidurt.gob.mx/doctos/respira/ensenada.php>

¹⁴ <http://www.sidurt.gob.mx/doctos/respira/tijuana.php>

¹⁵ <https://www.bajacalifornia.gob.mx/Prensa/Noticia/23667>

Con base en el análisis presentado, y en los criterios establecidos en los TdR, se asigna una escala de valoración de **“Medio Bajo”**, dado a que, cumple con uno de los cuatro criterios del reactivo.

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>	<p>No Aplica</p>

Criterio del padrón de beneficiarios	Cumple ¿sí/no?	Descripción breve de la forma de cumplir con el criterio
Folio único o CURP de la persona beneficiaria	No Aplica	
Nombre completo de la persona beneficiaria.		
Tipo de apoyo otorgado (económico o especie)		
Monto o en su caso concepto del apoyo otorgado.		No Aplica
Se encuentra actualizado.		
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.		

El programa no ejerce recursos a través de las partidas de concepto 44000 "Ayudas Sociales", requisito indispensable para la existencia de un padrón de beneficiarios según los TdR, por lo cual se considera que la valoración **“No Aplica”**.

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
	14.- Existe una estrategia de cobertura para otorgar los bienes y servicios del programa: <ul style="list-style-type: none"> – Documentada – 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	Medio Bajo

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	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>	Eficacia	No Aplica
Resultado de sección			37.5

Principales hallazgos de la sección:

- Definición y Caracterización de la Población: Existe una homologación conceptual entre la población potencial, objetivo y atendida, sin embargo, carece de una caracterización demográfica cualitativa; la ausencia de variables como género, edad o municipio limita identificar las necesidades específicas de grupos vulnerables dentro del sector y el diseño de políticas precisas con perspectiva de género.
- Naturaleza regulatoria bien justificada: Se establece de forma pertinente que, al ser un programa enfocado en la regulación de un servicio y no en la entrega de apoyos directos, no le aplican los requerimientos de tener una estrategia de cobertura tradicional o un padrón de beneficiarios. Sin embargo, se carece de un documento normativo que defina y concentre la forma en la que el programa llevará los bienes y servicios a toda la población objetivo o incluso en las zonas geográficas del Estado.
- Falta de coherencia en la definición de poblaciones: Existe una discrepancia entre las poblaciones definidas en el documento estratégico (Programa Sectorial) y las cuantificadas en el documento operativo (Diagnóstico del programa). Esta falta de alineación puede dificultar la medición precisa del impacto y la cobertura real del programa.
- Falta de cuantificación de la población directa: La principal debilidad identificada es que, aunque se menciona a la población objetivo directa (concesionarios, permisionarios, operadores, etc.), esta no se encuentra cuantificada en los documentos de planeación del programa presupuestario. Esta omisión impide conocer el universo total sobre el cual operan las regulaciones y, por lo tanto, dificulta la medición precisa de la cobertura y el impacto directo del programa.

Apartado 4. Análisis del seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora

Este apartado no se desarrolla debido a que, según la información proporcionada, el programa presupuestario 034 "Transporte y Control Vehicular" no cuenta con evaluaciones de ejercicios fiscales anteriores. Al no existir evaluaciones previas, no se han generado Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM) o recomendaciones a las cuales dar seguimiento. Por lo tanto, las preguntas detonadoras 16, 17 y 18, que conforman esta sección, se consideran como "**No Aplica**" para la presente evaluación.

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
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)?	No Aplica

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
17.-En caso de que existan ¿cómo valoraría el nivel de Atención de los Aspectos Susceptibles de Mejora (Compromisos de mejora) por parte de la Unidad responsable del programa evaluado, generado en años anteriores?	No Aplica

Año PAE	Recomendación emitida o Compromiso de mejora	Documento evidencia	Características de la evidencia				Atiende las características (Si/No)
			Suficiente (Si/No)	Competente (Si/No)	Relevante (Si/No)	Pertinente (Si/No)	
No plica							

Pregunta detonadora	Elegir una valoración de la Escala
18.- ¿Se identifican y son vigentes las mejoras en los programas evaluados como resultado de la atención a las recomendaciones y/ Compromisos de mejora emitidos en evaluaciones anteriores?	No Aplica

Año PAE	Mejora identificada en los informes del Mecanismo BC Transforma la Secretaría de Hacienda del Estado	Resumen del análisis de la vigencia o permanencia	¿Permanecen vigentes las mejoras? (Si/No)	Fuente de información (documento, portal, informe, sistema)
No Aplica				

Valoración de la sección:

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 mejora por parte de la Unidad responsable del programa evaluado, generado en años anteriores?	Eficacia	No Aplica

Área temática	Pregunta detonadora	Dimensión del Desempeño	Elegir una valoración de la Escala
	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			No Aplica

Principales hallazgos de la sección:

No se detectan hallazgos o recomendaciones, toda vez que, este programa presupuestario no ha sido evaluado en ciclos anteriores.

Apartado 5. Conclusiones, hallazgos y recomendaciones

Este apartado final consolida los resultados de la evaluación, presentando un juicio valorativo sobre el desempeño del programa, identificando sus principales fortalezas y debilidades, y emitiendo recomendaciones estratégicas orientadas a su mejora continua.

Conclusiones

El programa presupuestario 034 "Transporte y Control Vehicular" concluye la evaluación con un **Índice de Valoración Específica de Desempeño (IVED) de 55.6%**, lo que lo posiciona en un nivel de desempeño **"Medio"**. Esta calificación es el reflejo de un programa con un desempeño dual: por un lado, demuestra capacidades aceptables en su ejecución operativa y administrativa, pero por otro, presenta debilidades estructurales significativas en su arquitectura de planeación y monitoreo estratégico.

Durante el ejercicio 2024, el programa demostró una alta capacidad de gestión administrativa y financiera, logrando ejercer el 92.50% de sus recursos y manteniendo una congruencia (100%) entre su planeación (MIR) y su programación operativa (POA). Asimismo, destaca su compromiso con la rendición de cuentas, cumpliendo cabalmente con la transparencia de su información presupuestal.

La principal fortaleza del programa radica en su capacidad de ejercicio presupuestal (**62.5%**), en la entrega de la mayoría de sus servicios (trámites, inspecciones, etc.) y eficiente en el uso de sus recursos financieros. Sin embargo, se ve matizado por las bajas calificaciones en las secciones de Indicadores (**55.0%**), Cumplimiento Programático (**58.3%**) y Análisis de la Cobertura (**37.5%**). Estas puntuaciones revelan que, aunque el programa opera bien en el día a día, no está midiendo de forma completa el alcance y los resultados de sus acciones, principalmente por la falta de seguimiento a la mayoría de sus indicadores de Componente y por inconsistencias en la definición de sus poblaciones entre los distintos documentos de planeación.

De igual manera, mientras el desempeño del programa es eficiente en su operación burocrática (trámites, inspecciones, nómina), enfrenta serias limitaciones para concretar sus proyectos de inversión estratégica. La evidencia más clara es el nulo avance (0%) en la implementación de la flota *RESPIRA*, un proyecto clave para la modernización del transporte y la agenda de género, que se vio paralizado por falta de liquidez proveniente de fuente de financiamiento externa (Secretaría de Hacienda del Estado). Esto sugiere que, aunque el programa administra bien su "gasto corriente", es vulnerable en su componente de inversión transformadora.

Pese a que, el programa presupuestario incorporó la Perspectiva de Género a través del proyecto "Transporte Público Respira", la no ejecución de esta meta clave por factores presupuestarios externos revela una vulnerabilidad importante. Esto sugiere que, no obstante, el programa es sólido en sus operaciones rutinarias, sus componentes más innovadores y de mayor impacto social son susceptibles a factores que escapan a su control directo, lo que representa un riesgo para el cumplimiento de sus objetivos más transformadores.

La evaluación permite concluir que el programa es muy competente en el "cómo" ejecuta sus operaciones rutinarias (alta eficiencia en el gasto y cumplimiento de la mayoría de las metas).

No obstante, presenta debilidades sustanciales para definir y medir el "qué" (el impacto real de sus acciones, al no medir la Calidad) y el "para quién" (al no tener cuantificada su población objetivo directa). En resumen, en lo general el programa funciona eficientemente en sus procesos internos, pero tiene puntos ciegos significativos sobre la calidad y el alcance real de su intervención.

Resultado de la Ponderación por Dimensión			
Dimensión	Ponderación (A)	Resultado por dimensión (B)	Valor ponderado (A*B)/100
Eficacia	40%	47.2	18.9%
Eficiencia	20%	75.0	15.0%
Economía	20%	75.0	15.0%
Calidad	20%	33.3	6.7%
Índice de la Valoración de la Evaluación Específica de Desempeño (IVED)		55.6%	

Resultado de la Ponderación por Sección	
Sección	Resultado por sección
Indicadores	55.0
Cumplimiento Programático	58.3
Ejercicio Presupuestal	62.5
Ánálisis de la Cobertura	37.5
Atención a ASM y aprendizaje	No Aplica

Hallazgos

A partir del análisis de los apartados de indicadores, cumplimiento programático, ejercicio presupuestal y cobertura, se identificaron los principales hallazgos que determinan el desempeño del programa. Estos se presentan a continuación en una Matriz de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), la cual distingue los factores internos que impulsan o limitan al programa, así como los elementos del entorno que pueden ser aprovechados o que representan un riesgo. Este análisis integral permite identificar las áreas de oportunidad más relevantes y sienta las bases para las recomendaciones de mejora.

Matriz FODA

Ámbito	Fortalezas	Oportunidades
Análisis de los indicadores	<p>Los indicadores de Fin y Propósito tienen asignadas correctamente las dimensiones de Eficacia y Eficiencia, alineándose a la Metodología del Marco Lógico.</p> <p>La gestión de la información de los indicadores que sí se reportan es aceptable, con un 100% en sus avances, lo que se refleja en calidad y oportunidad (IECI).</p>	No se identificaron.

	<p>Se cuenta con un componente e indicador ("Transporte Público Respira") con una clara perspectiva de género.</p>	
	<p>Debilidades</p> <p>La debilidad más crítica es la falta de seguimiento para 5 de los 7 indicadores de nivel Componente, lo que impide conocer la gestión real en la producción de los bienes y servicios del programa.</p> <p>Ausencia de indicadores que midan las dimensiones de Calidad y Economía, lo que impide evaluar la sostenibilidad financiera y la satisfacción del usuario.</p> <p>La ausencia de un monitoreo completo a nivel de Componentes puede llevar a una toma de decisiones basada en información parcial, poniendo en riesgo la mejora continua y la asignación eficiente de recursos.</p>	<p>Amenazas</p> <p>No se identificaron.</p>

Ámbito	Fortalezas	Oportunidades
	<p>Existe una alineación perfecta entre los siete componentes definidos en la MIR y las siete metas operativas del POA.</p> <p>La totalidad de las metas del programa están directamente sustentadas en los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo y el Programa Sectorial de Movilidad.</p>	<p>Establecer mesas de trabajo interinstitucionales con la Secretaría de Hacienda para asegurar la planeación y liberación oportuna de recursos para proyectos estratégicos multianuales.</p>
	Debilidades	Amenazas
Análisis del cumplimiento programático	<p>Se registró un incumplimiento total (0% de avance) en la Meta 7, correspondiente al "Proyecto de la flota de transporte público Respira".</p> <p>El sobrecumplimiento de las metas detectadas en el programa operativo anual del programa presupuestario, sugiere una planeación inicial que no refleja la capacidad real de la entidad.</p> <p>Debilidades estructurales significativas en su arquitectura de programación y monitoreo estratégico.</p>	<p>El éxito del programa está condicionado por la disponibilidad de recursos gestionados.</p>

Ámbito	Fortalezas	Oportunidades
Análisis del ejercicio presupuestal	<p>El programa demuestra una gestión financiera sólida, al haber ejercido el 92.51% de su presupuesto modificado.</p> <p>Se identificó presupuesto en las partidas de gasto más críticas para la entrega de los bienes y servicios del programa.</p> <p>El programa cumple al 100% con la publicación de sus reportes de avances programáticos y presupuestales.</p>	<p>No se identificaron.</p>

		Buena capacidad en la ejecución operativa y administrativa de los recursos asignados.		
		<p>Debilidades</p> <p>Se detectó la ausencia de asignación presupuestal en la partida para la ejecución del Componente 5, "Exámenes toxicológicos", lo que hace inviable su cumplimiento.</p> <p>Existe una desconexión entre lo gastado y lo logrado, explicada principalmente por el nulo avance en el proyecto estratégico "Respira".</p>		<p>Amenazas</p> <p>La dependencia y los escenarios financieros complejos puede poner en riesgo la ejecución o cumplimiento de proyectos estratégicos como el caso del "Proyecto Respira", paralizando la inversión estratégica.</p>

Ámbito		Fortalezas	Oportunidades
Análisis de la cobertura		La estrategia RESPIRA y la modernización del transporte están sólidamente documentadas en el Plan Estatal de Desarrollo y el Programa Sectorial.	Coordinación con municipios para aplicar la estrategia "RESPIRA" al resto del Estado (como Tecate y Rosarito) para ampliar la cobertura estatal.
		<p>Debilidades</p> <p>La principal debilidad es que la población objetivo directa (concesionarios, permisionarios, operadores, etc.) no se encuentra cuantificada en los documentos de planeación. Esta omisión impide conocer el universo total sobre el cual operan las regulaciones.</p> <p>No se cuenta con mecanismos documentados en el programa para la selección, depuración o seguimiento de la población objetivo.</p>	<p>Amenazas</p> <p>Relaciones y coordinación con concesionarios, transportistas puede tornarse compleja y afectar la regulación del servicio en detrimento de la población usuaria.</p> <p>La resistencia de los operadores tradicionales a adoptar tecnologías de prepago y monitoreo obstaculiza la verificación transparente de a quién se está atendiendo realmente.</p>

Ámbito		Fortalezas	Oportunidades
Análisis del Seguimiento a Aspectos Susceptibles de Mejora		No Aplica	Se puede aprovechar la asesoría y el acompañamiento de la Secretaría de Hacienda del Estado para el seguimiento a las recomendaciones de esta evaluación.
		Debilidades	Amenazas
		No Aplica	No Aplica

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

1. El programa demuestra una sólida capacidad de ejecución, reflejada en la perfecta alineación entre su MIR y su POA, y en el alto cumplimiento de la mayoría de sus metas programáticas (sobrecumplimiento en 6 de 7). Esto indica una excelente coherencia interna entre lo que se planea y lo que se ejecuta eficientemente.
2. Ausencia total de seguimiento para 5 de los 7 indicadores de nivel Componente. Esto crea un punto ciego sobre la gestión y producción de los bienes y servicios clave del programa (trámites, inspecciones, etc.), impidiendo una toma de decisiones basada en evidencia

sobre la operación; esto implica que no hay datos sistémicos oficiales sobre la calidad o eficiencia de los servicios específicos (trámites, inspecciones), limitando la evaluación a los niveles macro (Fin y Propósito).

3. El monitoreo del programa se concentra en las dimensiones de Eficacia y Eficiencia, pero omite la medición de la Calidad (percepción del usuario) y la Economía (sostenibilidad financiera), lo que ofrece una visión incompleta de su impacto y gestión.
4. Aunque fue un acierto incluir el proyecto "Transporte Respira", el incumplimiento de esta meta por factores presupuestarios externos (falta de liquidez financiera) revela que sus componentes más innovadores y de mayor impacto social son los más vulnerables; esto revela una falla en la planeación financiera, donde se programaron metas operativas dependiendo de recursos no garantizados.
5. Se detectó la ausencia de una partida presupuestal específica para la meta de "Exámenes toxicológicos", lo que hace que dicha meta sea inviable desde la propia planeación financiera.
6. Una de las debilidades de mayor importancia es que, el programa carece de una cuantificación en sus documentos de planeación de su población objetivo directa (concesionarios, permisionarios, operadores), tales como sexo, edad, procedencia, etc. Esta omisión impide medir con precisión la cobertura real de las acciones de regulación, capacitación e inspección.
7. No existe precisión entre los documentos de planeación institucionales, dado a que, la naturaleza del programa se orienta a los transportistas, concesionarios y permisionarios como población objetivo, en otros documentos institucionales se hace referencia a la población de Baja California, lo cual merma el análisis de necesidades.

Recomendaciones

A partir de los hallazgos identificados, se emiten las siguientes recomendaciones, las cuales son claras, relevantes, justificables y factibles, con el objetivo de fortalecer la gestión y el desempeño del programa.

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. Implementar y dar seguimiento interno a los indicadores de Componente que no están implementados en el SEDED, para contar con una visión completa del desempeño operativo del programa. 2. Elaborar un diagnóstico, por lo menos bianual, que permita superar la limitante actual donde solo se cuenta con un listado cuantitativo de trámites, para generar una caracterización multidimensional (social, económica, operativa y de cobertura) de los concesionarios, permisionarios y operadores.
Programático / presupuestal (metas y acciones programáticas, proyectos, recursos financieros, ejercicio presupuestal, etcétera).	No se plantean recomendaciones.
Normatividad / operación (normas, manuales, lineamientos, transparencia, coordinación, etcétera).	No se plantean recomendaciones.

Ámbito	Recomendación
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).	3. Elaborar y publicar Lineamientos de Operación del programa que establezca y estandarice los criterios y procedimientos para la entrega de los servicios, como la expedición de permisos, la realización de inspecciones y la aplicación de exámenes toxicológicos.
Aspectos Susceptibles de Mejora (nivel de atención a los ASM derivadas de las recomendaciones).	No aplica.

Apartado 6. Fuentes de información

Gobierno de México, **Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024**, disponible en el Diario Oficial de la Federación

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gsc.tab=0 , publicado el día 12 de julio de 2019.

Secretaría de Comunicaciones y Transporte, **Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024**, documento publicado en <https://www.gob.mx/sct/documentos/programa-sectorial-de-comunicaciones-y-transportes-2020-2024> el día 24 de julio de 2020.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, **Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2020-2024**, documento publicado en <https://www.gob.mx/sedatu/acciones-y-programas/programa-sectorial-de-desarrollo-agrario-territorial-y-urbano-2020-2024> el día 25 de junio de 2020,

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, **Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2021-2024**, documento publicado en <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/programa-nacional-de-ordenamiento-territorial-y-desarrollo-urbano-2021-2024> el día 2 de junio de 2021.

Secretaría de Bienestar, **Programa Nacional de Desarrollo Social 2021-2024**, Diario Oficial de la Federación, 12 de julio de 2019.

Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, **Programa Nacional de Seguridad Pública 2022-2024**, documento publicado en <https://www.gob.mx/sspc/documentos/programa-nacional-de-seguridad-publica-2022-2024> el día 1 de julio de 2024.

Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, **Programa Institucional del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático 2020-2024**, publicado en <https://www.gob.mx/inecc/documentos/acuerdo-por-el-que-se-aprueba-el-programa-institucional-del-instituto-nacional-de-ecologia-y-cambio-climatico-2020-2024> el día 16 de octubre de 2020.

Gobierno del Estado de Baja California, **Plan Estatal de Desarrollo 2020-2024**, impreso en febrero de 2020.

Gobierno del Estado de Baja California, Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027, documento disponible en <https://www.bajacalifornia.gob.mx/Coprade/Planeacion/PlanesProgramas> publicado en octubre de 2025.

Gobierno del Estado de Baja California, **Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable para el Estado de Baja California 2022-2027**, documento disponible en <https://www.bajacalifornia.gob.mx/Coprade/Planeacion/PlanesProgramas> publicado en mayo de 2022.

Listado de documentos del programa 034 proporcionados por la Secretaría de Hacienda a través de la Dirección de Planeación y Evaluación, ciclo 2024:

- Cédula de identificación del programa presupuestario 2024.
- Formato de Diagnóstico de Programa Presupuestario 2024.
- Diagnóstico del Entorno de Baja California – Desarrollo Urbano y Regional
- Árbol de problemas y árbol de objetivos del programa presupuestario 2024.
- Matriz de Indicadores para Resultados del programa presupuestario.
- Fichas técnicas de indicadores 2024 - IMOS-001 e IMOS-007.
- Reportes de Avances de Indicadores 2024 - IMOS-001 e IMOS-007.
- Índice Estatal de Calidad de Indicadores (IECI) 2024 -1ro al 4to trimestre.
- Programa Operativo Anual 2024 – 1ro al 4to trimestre.
- Informe del presupuesto modificado y devengado por partida genérica 2024.

Sitios en Internet consultados:

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), **Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas**, recurso disponible <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/>

Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial, **Programa RESPIRA (Mexicali)**, disponible en <http://www.sidurt.gob.mx/doctos/respira/product-detail.php>

Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial, **Programa RESPIRA (Ensenada)**, disponible en <http://www.sidurt.gob.mx/doctos/respira/ensenada.php>

Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial, **Programa RESPIRA (Tijuana)**, disponible en <http://www.sidurt.gob.mx/doctos/respira/tijuana.php>

Gobierno del Estado de Baja California, **Movilidad Sustentable**, consultar en <https://www.bajacalifornia.gob.mx/Prensa/Noticia/23667>

Gobierno del Estado de Baja California , **POA Sector Paraestatal**, consultar informes en <https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorBC/PresupuestoBasadoResultados/POAParaestatal>

Gobierno del Estado de Baja California, **Cuenta Pública- Avance de Gestión, Tomo III**, consultar en <https://www.bajacalifornia.gob.mx/Gobierno/CuentaPublica>

Gobierno del Estado de Baja California, **Entes Públicos Obligados, Artículo 81, fracción IV, V, XXI, XXXI**, consultar en <http://www.transparenciabc.gob.mx/Areas/sujetosObligados>

Gobierno del Estado de Baja California, **Indicadores**, consultar liga en <https://www.bajacalifornia.gob.mx/monitorbc/indicadores/ped?ped=6&tipo=1&ejercicio=2024>

Apartado 7. Anexos

Anexo 1. Criterios para la valoración del desempeño

Detalle de la valoración de los Resultados del programa evaluado

PROGRAMA EVALUADO: 034 - Trasporte y Control Vehicular

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	Medio bajo
	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	Bajo
	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			55.0

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	Alto
	7.- ¿Cómo valora el avance programático del programa presupuestario evaluado en el año que se está evaluando?	Eficacia	Medio 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	Bajo
Resultado de sección			58.3

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	Medio 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	Bajo
	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	Medio 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	Alto
Resultado de sección			62.5

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
	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	Medio 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	No Aplica
Resultado de sección			37.5

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

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		No Aplica	