



COLIMA
Gobierno del Estado

EVALUACIÓN DE CONSISTENCIA Y RESULTADOS

al Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera,
financiado por el Convenio de Coordinación en Materia de
Reasignación de Recursos y Recurso Estatal, ejercicios
fiscales 2023 y 2024, Secretaría de Infraestructura,
Desarrollo Urbano y Movilidad.

INFORME FINAL

**Secretaría de Infraestructura y
Desarrollo Urbano y Movilidad.**



IMPULSO

Y EVOLUCIÓN INTEGRAL A.C.

ABRIL DE 2026



COLIMA
Gobierno del Estado

Una línea decorativa horizontal con flechas en los extremos y un elemento central que parece ser un fruto o una flor.



I M P U L S O

Y EVOLUCIÓN INTEGRAL A.C.

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

APF	Administración Pública Federal.
APE	Administración Pública Estatal.
ASM	Aspectos Susceptibles de Mejora.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
DOF	Diario Oficial de la Federación.
ECyR	Evaluación de Consistencia y Resultados.
ID	Instrumento de Diseño.
ISD	Instrumento de Seguimiento del Desempeño.
LCF	Ley de Coordinación Fiscal.
LFPRH	Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.
LGCG	Ley General de Contabilidad Gubernamental.
Micrositio	Micrositio PbR-SED del Gobierno del Estado de Colima.
PAE	Programa Anual de Evaluación.
PEF	Presupuesto de Egresos de la Federación.
PbR	Presupuesto Basado en Resultados.
PED	Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027.
PND	Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.
Pp	Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera.
PSIDUM	Programa Sectorial de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad 2021-2027.
SED	Sistema de Evaluación de Desempeño.
SEIDUM	Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad.
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
SICT	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
TdR	Términos de referencia para la Evaluación de Consistencia y Resultados al Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera, financiado por el Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos y Recurso Estatal, ejercicios fiscales 2023 y 2024, Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Agenda 2030: al plan de acción mundial entre los Estados Miembros de las Naciones Unidas, a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, basado en 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que tiene por objeto asegurar el progreso social y económico sostenible en todo el mundo y fortalecer la paz universal dentro de un concepto más amplio de la libertad.

ASM: a los Aspectos Susceptibles de Mejora derivados de hallazgos, debilidades, oportunidades y amenazas identificadas en la evaluación o informes, que puedan ser atendidos para la mejora del Programa presupuestario o de la política pública.

Bienes y/o servicios: a los componentes, entregables, tipos de apoyo, proyectos, bienes, servicios, subsidios y en general cualquier producto generado, entregado o provisto por los Programas presupuestarios y con los cuales, en su conjunto, se busca atender una determinada necesidad o problema público.

CED: a la Coordinación de Evaluación de la Dirección de Programación y Sistema de Evaluación del Desempeño de la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración.

Estructura Programática: al conjunto de categorías y elementos programáticos ordenados en forma coherente, el cual define las acciones que efectúan los ejecutores de gasto para alcanzar sus objetivos y metas de acuerdo con las políticas definidas en el Plan Estatal de Desarrollo y en los programas y presupuestos, así como ordena y clasifica las acciones de los ejecutores de gasto para delimitar la aplicación del gasto y permite conocer el rendimiento esperado de la utilización de los recursos públicos.

Evaluación: al análisis sistemático y objetivo de los Programas presupuestarios y las políticas públicas, que tiene como finalidad determinar la pertinencia y el logro de sus objetivos y metas, así como su eficiencia, eficacia, calidad, resultados e impacto, en función del tipo de evaluación realizada.

Evaluación de Consistencia y Resultados: la que tiene por objetivo proporcionar a los responsables de la implementación de los Programas presupuestarios elementos objetivos y sustentados que permitan llevar a cabo acciones encaminadas a mejorar su diseño, implementación y, con ello, el desempeño de los Programas presupuestarios; así como una apreciación informada acerca de su orientación hacia el logro de resultados.

FTM: a la Ficha Técnica de Monitoreo establecida en los Lineamientos para el Seguimiento y Monitoreo de los Programas presupuestarios de la Administración Pública Estatal. Disponible en: <https://plancolima.col.gob.mx/pbrsed/segto> (Indicadores Estratégicos y de Gestión).

Instrumento de Diseño: es el Diagnóstico de Creación y Modificación de Programas presupuestarios, documento estratégico de un Programa presupuestario en el que se justifica su existencia, a partir de establecer el problema público, la identificación de la población objetivo, los árboles de problemas y objetivos y la Estructura Analítica de dicho Programa.

Indicador del Desempeño: a la expresión cuantitativa construida a partir de variables cuantitativas o cualitativas, que proporciona un medio sencillo y fiable para medir logros, reflejar los cambios vinculados con las acciones del programa, monitorear y evaluar sus resultados. Los indicadores del desempeño pueden ser estratégicos o de gestión.

Indicadores Estratégicos: miden el grado de cumplimiento de los objetivos de los Programas presupuestarios y contribuyen a corregir o fortalecer las estrategias, orientación de los recursos y si impacta de manera directa en la

población o área de enfoque. Incluye a los indicadores de Fin, Propósito y aquellos Componentes que consideran subsidios, bienes y/o servicios que impactan directamente a la población o área de enfoque.

Indicadores de Gestión: miden el avance y logro en procesos y actividades, es decir, sobre la forma en que los bienes y/o servicios públicos son generados y entregados. Incluye los indicadores de Actividades y aquéllos de Componentes que entregan bienes y/o servicios para ser utilizados por otras instancias.

Instancia Evaluadora: al equipo de personas especialistas con experiencia probada en la materia que corresponda evaluar, encargadas de realizar la evaluación de los Programas presupuestarios y políticas públicas, que cumplan con los requisitos de independencia, imparcialidad, transparencia, y demás que establezcan las disposiciones aplicables.

ISD: al Instrumento de Seguimiento del Desempeño que agrupa los indicadores del desempeño de un Programa presupuestario a través de los cuales se mide el cumplimiento de los objetivos, y que son la base para el seguimiento y la evaluación del desempeño. Para fines de este documento, se considera a la Matriz de Indicadores para Resultados y a la Ficha Técnica de Monitoreo como instrumentos de seguimiento del desempeño.

Lineamientos ID-ISD: a los Lineamientos para regular la gestión de los Instrumentos de Diseño y de Seguimiento del Desempeño de los Programas presupuestarios del Presupuesto de Egresos Estatal. Lineamientos para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), Lineamientos para la Elaboración del Diagnóstico de Creación y Modificación de Programas presupuestarios, Lineamientos para la Elaboración de la Ficha Técnica de Indicadores (FTI), Lineamientos para la Elección de 5 Indicadores Mediante los Criterios CREMAA y Lineamientos para el Seguimiento y Monitoreo de los Programas presupuestarios de la Administración Pública Estatal. Disponibles en: <https://plancolima.col.gob.mx/pbrsed/programa>

MIR: a la Matriz de Indicadores para Resultados.

Metodología del Marco Lógico (MML): a la herramienta de planeación estratégica basada en la estructuración y solución de problemas, que permite organizar de manera sistemática y lógica los objetivos de un programa y sus relaciones de causalidad; identificar y definir los factores externos al programa que pueden influir en el cumplimiento de los objetivos; evaluar el avance en la consecución de estos, así como examinar el desempeño del programa en todas sus etapas. La MML facilita el proceso de conceptualización y diseño de programas y permite fortalecer la vinculación de la planeación con la programación.

ODS: a los Objetivos del Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030. Disponibles para su consulta en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>.

PAE: al Programa Anual de Evaluación.

PED: al Plan Estatal de Desarrollo vigente en el ejercicio fiscal a evaluar.

PND: al Plan Nacional de Desarrollo vigente en el ejercicio fiscal a evaluar.

Población: a las personas físicas o morales, públicas o privadas que pueden agruparse por la presencia o ausencia de un atributo que le identifica como problemático(a), necesitado(a) y/o con oportunidades de mejora.

Posición Institucional: al documento oficial que define la posición o postura de una dependencia o entidad, respecto de los resultados y desarrollo de cada evaluación con la opinión fundada respecto de los principales hallazgos, debilidades, oportunidades, amenazas o recomendaciones derivadas de las evaluaciones, cuya elaboración es coordinada por su AE, conforme a lo establecido en el PAE y en el Mecanismo ASM.

Problema público: al conjunto de condiciones y situaciones no deseables, conflictos, oportunidades de mejora, necesidades o demandas sociales que afectan a la población y que son susceptibles de atención gubernamental por caer dentro del ámbito de las obligaciones constitucionales del Estado.

Programa presupuestario (Pp): a la categoría programática que permite organizar, en forma representativa y homogénea, las asignaciones de recursos de los programas estatales y de aquellos transferidos por la federación, a cargo de los ejecutores del gasto público estatal para el cumplimiento de sus objetivos y metas, así como del gasto no programable.

Rendición de cuentas: a las condiciones institucionales mediante las cuales el ciudadano puede evaluar de manera informada las acciones de los servidores públicos, demandar la responsabilidad en la toma de las decisiones gubernamentales y exigir una sanción en caso de ser necesario. Constituye la última etapa del Ciclo Presupuestario.

SHCP: a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

TdR: a los Términos de Referencia que definen los objetivos, las características, los aspectos metodológicos y las fechas relevantes con las que será realizada la evaluación.

Transparencia: al acto de privilegiar el principio de máxima publicidad de la información pública y difundir de manera proactiva información gubernamental, como un elemento que genera valor a la sociedad y promueve un gobierno abierto, protegiendo los datos personales que estén bajo su custodia, de acuerdo con la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y demás disposiciones aplicables.

Unidad o Área de Evaluación (AE): al área administrativa ajena a la operación de los Pp y las políticas públicas con atribuciones en las dependencias y entidades para coordinar la contratación, la operación, supervisión y seguimiento de las evaluaciones y sus resultados, su calidad y cumplimiento normativo, así como responsable del envío de los resultados de la evaluación a las instancias correspondientes.

Unidad Responsable (UR): al área administrativa de las dependencias y entidades, obligada a la Rendición de cuentas sobre los recursos humanos, materiales y financieros que administra, para contribuir al cumplimiento de los Pp comprendidos en la Estructura programática autorizada al Ramo o Entidad.

ÍNDICE

INDICE

SIGLAS Y ACRÓNIMOS.....	4
GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	5
INDICE	9
PREGUNTAS DE LA EVALUACIÓN.....	11
INTRODUCCIÓN	13
SECCIÓN I. PLANEACIÓN.....	17
SECCIÓN II. DISEÑO.....	21
SECCIÓN III. SEGUIMIENTO.....	29
SECCIÓN IV. POBLACIÓN Y COBERTURA.....	47
SECCIÓN V. PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS	53
SECCIÓN VI. RESULTADOS DE DESEMPEÑO.....	58
SECCIÓN VII. TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS	66
CONCLUSIONES.....	72
HALLAZGOS.....	74
RECOMENDACIONES	76
ANEXOS.....	79
ANEXO 1: FICHA TÉCNICA	79
ANEXO 2: DIAGRAMAS DE FLUJO DE LOS PROCESOS CLAVES DEL Pp S98.....	80
ANEXO 3: FUENTES DE INFORMACIÓN.....	84

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo, ejercicios fiscales 2023 y 2024.....	17
Cuadro 2. Alineación del Pp S98 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en los ejercicios fiscales 2023 y 2024.....	18
Cuadro 3. Vinculación del Pp S98 con la misión de SEIDUM.....	19
Cuadro 4. Análisis del Pp S98 mediante la Teoría del Cambio.....	21
Cuadro 6: Análisis del Indicador a nivel de Fin del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.....	29
Cuadro 7: Análisis del Indicador a nivel de Propósito del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.....	30
Cuadro 8: Análisis del Indicador a nivel de Componente (A) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.....	31

Cuadro 9: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (A01, A02, A03) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.	32
Cuadro 10: Análisis del Indicador a nivel de Componente (B) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.	33
Cuadro 11: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (B01) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.	34
Cuadro 12: Análisis del Indicador a nivel de Componente (C) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.	34
Cuadro 13: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (C01, C02 y C03) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.	35
Cuadro 14: Análisis del Indicador a nivel de Componente (D) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.	36
Cuadro 15: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (D01, D02 y D03) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.	36
Cuadro 16: Análisis del Indicador a nivel de Componente (E) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.	37
Cuadro 17: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (E01 y E02) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.	38
Cuadro 18: Análisis del Indicador a nivel de Fin del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.	39
Cuadro 19: Análisis del Indicador a nivel de Propósito del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.	40
Cuadro 20: Análisis del Indicador a nivel de Componente (C-001) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.	40
Cuadro 21: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (C-001: A-01, A-02 y A-03) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.	41
Cuadro 22: Análisis del Indicador a nivel de Componente (C-002) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.	42
Cuadro 23: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (C-002: A01, A-02, A-03 y A-04) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.	43
Cuadro 24. Descripción de la población o área de enfoque.	48
Cuadro 25. Resultados de Indicadores del ISD del Pp S98 en el ejercicio fiscal 2023.	58
Cuadro 26: Resultados de Indicadores del ISD del Pp S98 en el ejercicio fiscal 2024.	61
Cuadro 27: Tabla de Aplicabilidad y Cumplimiento del Artículo 29 de Acceso a la Información Pública de la SEIDUM.	66
Cuadro 28: Tabla de Aplicabilidad y Cumplimiento del Artículo 30 de Acceso a la Información Pública de la SEIDUM.	69

PREGUNTAS DE LA EVALUACIÓN

1.- De acuerdo con el objetivo central del Pp, ¿de qué manera contribuye estratégicamente al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sustentable y a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, y cuál es su vinculación con la misión de la dependencia o entidad?.....	17
2.- ¿La teoría del cambio que sustenta el diseño del Pp presenta congruencia entre sus distintos elementos y está orientada a la generación de valor público?	21
3.- Con base en la Metodología de Marco Lógico, ¿los elementos que conforman los árboles del problema y objetivos del Pp son adecuados, consistentes y vinculan el problema público con el diseño operativo del Pp?	25
4.- Con base en la Metodología de Marco Lógico, ¿el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp permite identificar con claridad sus objetivos y resultados obtenidos?	29
5.- ¿El Pp identifica de manera adecuada a su población potencial, objetivo y atendida?.....	47
6.- Con base en la definición de la población potencial y objetivo, ¿la cobertura del Pp es adecuada?	49
7.- ¿Los procedimientos operativos del Pp para la entrega de bienes y servicios se encuentran institucionalizados y adaptados a la población objetivo?	53
8.- De acuerdo con el ISD del Pp, ¿qué avances han realizado en el cumplimiento de metas del Pp?.....	58
9.- De la Información de desempeño del Pp disponible, ¿Cómo se han empleado sus resultados?	63
10.- ¿Qué tan accesible y comprensible es la información pública del Pp para garantizar la transparencia y fomentar la rendición de cuentas?	66

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

La presente Evaluación de Consistencia y Resultados del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera, correspondiente a los ejercicios fiscales 2023 y 2024, tuvo como propósito analizar la pertinencia, el desempeño y los resultados alcanzados por la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del Estado de Colima (SEIDUM) en la ejecución de acciones orientadas al desarrollo, conservación y mejoramiento de la infraestructura carretera estatal. A través de esta evaluación se examinó la capacidad del programa para generar valor público, su alineación estratégica con la Agenda 2030 y el Plan Estatal de Desarrollo, así como su contribución al fortalecimiento de la conectividad y la movilidad dentro del territorio estatal.

Diversos marcos normativos, tanto a nivel federal como estatal, establecen la importancia y obligatoriedad de llevar a cabo procesos de evaluación para fortalecer la gestión pública. En el estado de Colima, el Plan Estatal de Desarrollo 2021–2027 incorpora la mejora continua como un principio rector, reconociendo que la planeación gubernamental debe ser flexible, evaluable y susceptible de ajustes que permitan elevar la eficiencia y calidad de los servicios públicos.

A la par, la ciudadanía exige cada vez mayor eficacia, eficiencia, transparencia y honestidad en el uso de los recursos públicos. En este contexto, la evaluación del desempeño se convierte en una herramienta indispensable para garantizar la rendición de cuentas, mejorar los procesos institucionales y asegurar que los Programas presupuestarios generen valor público y beneficios tangibles para la población.

La presente evaluación se enfocó en analizar el Programa presupuestario S98: Infraestructura Carretera, ejecutado por la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad (SEIDUM) y financiado mediante el Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos, así como con recurso estatal, correspondientes a los ejercicios fiscales 2023 y 2024. Este programa tiene por propósito la construcción, rehabilitación y conservación de caminos y carreteras estatales, contribuyendo directamente al fortalecimiento de la conectividad, la movilidad segura y el desarrollo económico y social del territorio.

El objetivo central de esta evaluación consistió en valorar la consistencia del diseño, la operación y los resultados del Programa S98, revisando la pertinencia de sus instrumentos de planeación, la adecuación de sus procesos operativos, la claridad de su teoría del cambio, el seguimiento de sus indicadores y el avance en el cumplimiento de metas. Asimismo, el análisis buscó determinar la manera en que los resultados fueron utilizados para la toma de decisiones y la mejora de la gestión pública en materia de infraestructura carretera.

A través de este proceso evaluativo se pretendió identificar fortalezas, áreas de oportunidad y elementos clave para optimizar el desempeño del programa en ejercicios futuros. Con ello, se busca asegurar que los recursos destinados a la infraestructura carretera se apliquen de manera eficiente, estratégica y orientada al impacto, en congruencia con los objetivos institucionales de SEIDUM, el Plan Estatal de Desarrollo y los compromisos de desarrollo sostenible asumidos por el Estado de Colima.

El proceso evaluativo se estructuró en siete apartados fundamentales, cada uno de los cuales permitió analizar un componente clave del diseño, operación, seguimiento y resultados del Programa.

En el apartado I. Planeación, se evaluó la manera en que el objetivo central del Pp contribuyó estratégicamente al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y a las metas del Plan Estatal de Desarrollo. Asimismo, se valoró su vinculación con la misión institucional de SEIDUM, determinando si el programa se encontraba alineado con las prioridades establecidas para el impulso de infraestructura segura, eficiente y sostenible.

En el apartado II. Diseño, se analizó si la teoría del cambio que sustentó el Pp presentó coherencia entre sus elementos y si se orientó a la generación de valor público. Igualmente, se revisó, bajo los principios de la Metodología de Marco Lógico, la pertinencia del Árbol del Problema y Árbol de Objetivos, verificando si establecían una relación adecuada entre el problema público identificado y el diseño operativo del programa.

En el apartado III. Seguimiento, se evaluó el Instrumento de Seguimiento del Desempeño (ISD) del Pp, con el fin de determinar si permitió identificar con claridad sus objetivos, avances y resultados obtenidos durante los ejercicios evaluados.

En el apartado IV. Población y Cobertura, se examinó la definición y caracterización que el programa realizó de su población potencial, objetiva y atendida. Asimismo, se valoró la pertinencia de la cobertura alcanzada, considerando la naturaleza de las obras y los beneficios esperados en términos de movilidad y conectividad.

En el apartado V. Procedimientos Operativos, se analizó el grado de institucionalización de los procesos para la entrega de bienes y servicios, así como su adecuación a las características y necesidades de la población objetivo, con el fin de valorar la eficiencia y certidumbre en la operación del Pp.

En el apartado VI. Resultados y Desempeño, se revisaron los avances reportados en el cumplimiento de metas del programa, a partir del ISD y de la información de desempeño disponible. Asimismo, se examinó la manera en que dichos resultados fueron empleados para la toma de decisiones, la mejora de procesos y la planeación de acciones subsecuentes.

En el apartado VII. Transparencia y Rendición de Cuentas, se evaluó el grado de accesibilidad, claridad y disponibilidad de la información pública del programa, con el propósito de determinar su contribución al fortalecimiento de la transparencia institucional y a la rendición de cuentas hacia la ciudadanía.

Finalmente, de acuerdo al análisis integral realizado en cada apartado, se identificaron hallazgos relevantes sobre la consistencia del diseño, la pertinencia operativa y los resultados del Programa S98. A partir de estos, se formularon recomendaciones orientadas a mejorar su planeación, seguimiento, operación y desempeño en futuros ejercicios presupuestales, fortaleciendo así la capacidad institucional de SEIDUM para contribuir al desarrollo de infraestructura carretera en el estado de Colima.

OBJETIVO GENERAL

Analizar sistemáticamente el diseño y desempeño global del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera, para mejorar su gestión y medir el logro de sus resultados con base en su Instrumento de Seguimiento del Desempeño.

OBJETIVO ESPECÍFICO

- Analizar y valorar la vinculación del Pp con los instrumentos de planeación más amplios;
- Analizar y valorar los elementos que constituyen el diseño del Pp y su consistencia con el problema público que se atiende;
- Analizar y valorar la calidad y consistencia global del ISD del Pp, así como de cada uno de los indicadores que lo conforman;
- Analizar y valorar los principales procesos establecidos para la operación del Pp;

- Valorar los resultados del Pp respecto a la atención del problema o necesidad para la que fue creado.
- Analizar y valorar los principales procesos establecidos para la operación del Pp, los sistemas de información que lo soportan y sus mecanismos de transparencia y rendición de cuentas;

ALCANCE DE LA EVALUACIÓN

La presente Evaluación de Consistencia y Resultados del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera comprende el análisis sistemático de los elementos de planeación, diseño, seguimiento, cobertura, procedimientos operativos, resultados, desempeño, transparencia y rendición de cuentas del programa, con el propósito de valorar su consistencia interna, su orientación al logro de resultados y su contribución a la atención del problema público que le dio origen. La evaluación abarca los ejercicios fiscales 2023 y 2024, periodo durante el cual el programa fue financiado mediante recursos provenientes del Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos y recursos estatales, bajo la responsabilidad de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. Para ello, se revisaron los instrumentos de diseño y seguimiento del desempeño, los documentos normativos y operativos, la información programática y presupuestaria, los registros administrativos y demás evidencias que permitan valorar la congruencia entre el diseño del programa, su implementación y los resultados obtenidos, así como identificar hallazgos y formular recomendaciones orientadas a mejorar su gestión y desempeño.

METODOLOGÍA

La presente evaluación se desarrolló mediante una metodología de análisis de gabinete, sustentada en la revisión sistemática, integración y valoración de la información proporcionada por la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad, en su carácter de Unidad Responsable del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera, así como de información complementaria recopilada y analizada por la instancia evaluadora, considerada pertinente para fortalecer el proceso de valoración.

Para efectos de esta evaluación, el análisis de gabinete se concibe como un proceso metodológico orientado al acopio, organización, sistematización y análisis crítico de información documental y estadística contenida en instrumentos de diseño y seguimiento del desempeño, registros administrativos, bases de datos institucionales, documentos normativos, informes programáticos y presupuestarios, evaluaciones previas, así como demás fuentes oficiales vinculadas con la operación y resultados del programa.

Asimismo, con la finalidad de complementar el análisis documental y profundizar en la comprensión de los elementos sustantivos del programa, se realizaron entrevistas de carácter técnico con servidores públicos responsables de la planeación, operación, seguimiento y evaluación del Pp. Estas actividades permitieron contrastar la evidencia documental disponible, aclarar aspectos específicos relacionados con la implementación del programa y fortalecer la valoración de la consistencia entre su diseño, operación y resultados.

El análisis se efectuó conforme a los criterios, preguntas de evaluación y fuentes de información establecidos en los Términos de Referencia, privilegiando un enfoque orientado a resultados que permitiera valorar la pertinencia del diseño del programa, la solidez de sus mecanismos de seguimiento, la eficiencia de sus procesos operativos y su contribución a la atención del problema público que justifica su intervención.

SECCIÓN I. PLANEACIÓN

SECCIÓN I. PLANEACIÓN.

1.- De acuerdo con el objetivo central del Pp, ¿de qué manera contribuye estratégicamente al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sustentable y a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, y cuál es su vinculación con la misión de la dependencia o entidad?

De acuerdo con el análisis realizado, el Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera contribuye de manera directa al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9, meta 9.1, orientada al desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, y de manera indirecta al ODS 8, meta 8.2, relacionada con el incremento de la productividad económica mediante la modernización y mejora de la infraestructura. No obstante, se identificó un área de oportunidad en la medición de dichas contribuciones, ya que los indicadores asociados a estas metas no reflejan de manera específica los resultados derivados de la infraestructura carretera. En particular, únicamente la meta 9.1 incorpora un indicador directamente relacionado con este ámbito, correspondiente a la “Proporción de la población rural que vive a menos de dos kilómetros de una carretera transitable durante todo el año”, el cual resulta pertinente al vincular el acceso a infraestructura carretera con la conectividad de las localidades rurales.

Respecto a su alineación con el Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027, el Programa presenta una vinculación directa con los objetivos y estrategias orientados al fortalecimiento de la infraestructura pública y la conectividad territorial, por lo que sus acciones contribuyen favorablemente al cumplimiento de dichos instrumentos de planeación. Sin embargo, considerando que el objetivo estatal incorpora criterios transversales relacionados con la adaptación y mitigación del cambio climático, el ordenamiento territorial sostenible y la protección del bienestar animal, se recomienda verificar y documentar que estos enfoques hayan sido incorporados de manera efectiva en la planeación, ejecución y supervisión de las obras realizadas durante los ejercicios fiscales 2023 y 2024.

En términos generales, tanto la Agenda 2030 como el Plan Estatal de Desarrollo promueven la construcción y conservación de infraestructura de calidad bajo principios de sostenibilidad y desarrollo territorial equilibrado. En este sentido, el Programa presupuestario S98 mantiene una alineación consistente con dichos instrumentos de planeación estratégica y contribuye de manera complementaria al cumplimiento de la misión institucional de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad, al fortalecer la conectividad, accesibilidad y competitividad del Estado de Colima mediante la mejora de su infraestructura carretera.

Cuadro 1. Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo, ejercicios fiscales 2023 y 2024.

Eje general o transversal	Objetivo	Estrategia
4. Colima Nuestro Hogar	4.0.4.1 Construir infraestructura, desarrollos habitacionales, espacios públicos, equipamientos y servicios en el estado, con la participación permanente de las personas, para dignificar y recuperar la honorabilidad de los procesos de planeación, ejecución y seguimiento de las obras, a fin de garantizar el bienestar de las personas, con un enfoque del cambio climático, ordenamiento territorial y la agenda animalista.	4.0.4 Infraestructura, resiliencia y desarrollo incluyente de barrios y comunidades.

Análisis

La vinculación del Programa presupuestario S98 *Infraestructura Carretera* con el PED es directa, ya que el programa contribuye de manera explícita al objetivo de fortalecer la infraestructura física del Estado mediante la construcción, rehabilitación y conservación de la red carretera. Estas acciones impactan directamente en la movilidad, la conectividad intermunicipal y el acceso seguro a servicios, lo cual forma parte esencial del desarrollo incluyente de barrios y comunidades.

Sin embargo, se recomienda realizar los ajustes adecuados, pues no se localizó una estrategia explícita de Pp en el PED. Se consideró la línea de política, de acuerdo con el Anexo 1 Estudio para Creación y Modificación de Programas presupuestarios.

Fuente: Elaboración propia con datos del Instrumento de Diseño del Pp (Diagnóstico para la Creación y Modificación del Pp S98 de los Ejercicios fiscales 2023-2024).

Cuadro 2. Alineación del Pp S98 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en los ejercicios fiscales 2023 y 2024.

Objetivo	Meta	Tipo de vinculación
ODS 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.	Directa
ODS 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos	8.2 Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, entre otras cosas centrándose en los sectores con gran valor añadido y un uso intensivo de la mano de obra.	Indirecta

Análisis

El Programa presupuestario S98 presenta una vinculación directa con el ODS 9 y particularmente con la meta 9.1, dado que su finalidad es desarrollar infraestructura carretera que permita mejorar la conectividad regional, apoyar la actividad económica y contribuir al bienestar humano mediante traslados eficaces. La construcción y conservación de carreteras constituye uno de los componentes centrales de la infraestructura pública requerida para impulsar el desarrollo económico y garantizar el acceso a servicios y oportunidades.

Sin embargo, aunque la vinculación es directa en términos de construcción de infraestructura, se observa una vinculación parcial respecto al componente de sostenibilidad y resiliencia señalado por la meta 9.1. El diseño actual del programa no incorpora de forma explícita criterios de infraestructura resilientes, ni reporta indicadores vinculados a sostenibilidad, eficiencia energética o reducción de emisiones durante la ejecución de obra, así como un diagnóstico de uso adecuado de recursos.

En el caso del ODS 8, correspondiente al trabajo decente y al crecimiento económico, se vincula indirectamente con la meta 8.2 “Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, entre otras cosas centrándose en los sectores con gran valor añadido y un uso intensivo de la mano de obra”, pues se fomenta el trabajo al contratar empresas de construcción mexicanas para la realización de obras, con mano de obra local, además, las obras logran reducir la brecha de distancias entre hogares y centros de trabajo de colimenses, aumentando su calidad de vida.

Sin embargo, no se menciona algún protocolo para conocer la situación y derechos laborales de cada persona trabajadora, para considerar que se trata de empleos productivos decentes, formales y justos.

Fuente: Elaboración propia con datos del Instrumento de Diseño del Pp (Diagnóstico para la Creación y Modificación del Pp S98 del Ejercicios fiscales 2023-2024).

Cuadro 3. Vinculación del Pp S98 con la misión de SEIDUM.

Misión de la dependencia	Asignación presupuestal del Pp en 2023 y 2024 de acuerdo con el PEE 2023 y 2024.	Asignación presupuestal a la SEIDUM de acuerdo con el PEE en 2023 Y 2024
Impulsar de manera transparente y eficiente, el ordenamiento y regulación del territorio; con el propósito de promover el desarrollo urbano sustentable y equilibrado de la entidad; lo anterior se logra a través del personal altamente calificado, cuyo soporte es el servicio especializado, mediante una adecuada planificación de los recursos que permitan proyectar y ejecutar las obras públicas que garanticen elevar la calidad de vida de los colimenses.	2023: \$12,095,356	\$249,996,416
	2024: \$50,043,054	\$322,703,753
Análisis		
Si bien la misión institucional de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad no hace referencia explícita a la infraestructura carretera, se identifica una vinculación indirecta y consistente con los objetivos del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera. Lo anterior se debe a que la misión establece la realización de obras públicas orientadas a mejorar la calidad de vida de la población colimense, propósito al que contribuye la infraestructura carretera mediante el fortalecimiento de la conectividad, la movilidad de personas y mercancías, la accesibilidad a servicios y el desarrollo económico regional. Por otra parte, de acuerdo con los Presupuestos de Egresos del Estado de Colima correspondientes a los ejercicios fiscales evaluados, el Programa representó el 4.83 por ciento del presupuesto total asignado a la Secretaría durante 2023, mientras que en 2024 su participación ascendió al 15.51 por ciento. Este incremento se explica principalmente por la previsión de recursos destinados a la aportación estatal requerida para la ejecución de proyectos financiados mediante el Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos. No obstante, al analizar la ejecución presupuestaria se observa una relevancia aún mayor del Programa dentro de las acciones de la dependencia. Conforme a la información proporcionada por la SEIDUM, durante el ejercicio fiscal 2023 se ejercieron más de 186 millones de pesos provenientes de recursos federales canalizados al Estado a través de convenios suscritos con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). Asimismo, en 2024 se ejercieron cerca de 198 millones de pesos derivados de recursos obtenidos por contraprestaciones relacionadas con proyectos carreteros de cuota desarrollados en la entidad. En este sentido, aun cuando la infraestructura carretera no se encuentra mencionada de manera específica en la misión institucional, la magnitud de los recursos gestionados y ejercidos, así como la relevancia estratégica de las obras ejecutadas para la movilidad y el desarrollo territorial del estado, permiten concluir que el Programa S98 constituye un instrumento fundamental para el cumplimiento de los objetivos sustantivos de la Secretaría y para la generación de beneficios públicos orientados al bienestar y la competitividad de la entidad.		

Fuente: Elaboración propia con datos de SEIDUM y el Presupuesto de Egresos del Estado de Colima para el Ejercicio Fiscal 2023 y 2024.

Fuentes de información

- Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027 del Gobierno del Estado de Colima.
- Instrumento de Diseño del Pp (Diagnóstico para la Creación y Modificación del Pp S98 de los ejercicios fiscales 2023 y 2024)
- Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp (MIR del Pp S98 de los Ejercicios Fiscales 2023 y 2024).
- Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública del Estado.
- Presupuesto de Egresos del Estado de Colima para los ejercicios fiscales 2023 y 2024.

SECCIÓN II.

DISEÑO

SECCIÓN II. DISEÑO.

2.- ¿La teoría del cambio que sustenta el diseño del Pp presenta congruencia entre sus distintos elementos y está orientada a la generación de valor público?

La Teoría del Cambio es una descripción de la manera en que se supone que una intervención conseguirá los fines deseados. Detalla la lógica causal de cómo y por qué un proyecto, un programa o una política lograrán los resultados previstos. Refleja una lógica causal entre los insumos, productos, los resultados y el impacto (Gertler, Martínez, Premand, Rawlings, & Vermeersch, 2017).

La Teoría del Cambio y la Metodología de Marco Lógico son herramientas complementarias para la planificación y evaluación de proyectos. La Teoría del Cambio define el "porqué" y "cómo" se espera un cambio a largo plazo, explorando supuestos complejos, mientras que la Metodología de Marco Lógico estructura el "qué" y "cuándo", organizando actividades, productos y objetivos en una matriz lineal. La Teoría del Cambio suele ser un diagrama conceptual que nutre la estructura más rígida del Marco Lógico.

En este caso, como en el caso general de México, la teoría se refleja a través de la Metodología de Marco Lógico, por lo que se sustenta el diseño del Pp de manera congruente entre sus distintos elementos identificados en su Instrumento de Diseño (ID) que este caso es el “Estudio para la modificación y creación de Programas presupuestarios” de los años evaluados, así como en sus Instrumentos de Seguimiento de Desempeño (ISD), que para la presente evaluación es la MIR del Pp S98 y la FTM de los ejercicios fiscales evaluados, los cuales se describen en el siguiente cuadro:

Cuadro 4. Análisis del Pp S98 mediante la Teoría del Cambio.			
Ejercicio fiscal 2023			
Problema	Actividades	Proceso	Resultados
La infraestructura carretera a cargo de Gobierno del Estado es deficiente.	- Contratación de estudios técnicos. - Contratación de proyectos ejecutivos. - Contratación de supervisión externa. - Ejecución de obras de construcción de infraestructura carretera. - Ejecución de obra de modernización de la infraestructura carretera. - Rehabilitación de carretera con pavimento asfáltico, drenaje pluvial, vados y desazolve de arroyo en la localidad de Estapilla, en el municipio de Colima, Colima - Rehabilitación de carretera	- Estudios, informes y proyectos ejecutivos realizados. - Infraestructura carretera construida. - Infraestructura carretera modernizada. - Infraestructura carretera reconstruida. - Infraestructura carretera conservada.	La infraestructura carretera a cargo de Gobierno del Estado es eficiente, con altos niveles de competitividad, alto índice de servicio y red carretera en buen estado.

	estatal Comala-Cofradía de Suchitlán, en el municipio de Comala, Colima. • Ejecución de obra de reconstrucción de la infraestructura carretera. • Reconstrucción del camino Tecomán-Cofradía de Morelos en el municipio de Tecomán en el estado de Colima, del km 0+000 al km 3+500 con una meta de 3.5 kms. • Reconstrucción para la solución de la falla • geológica de la carretera Villa de Álvarez-Minatitlán en el Municipio de Villa de Álvarez en el Estado de Colima, del km34 con una meta de 0.4 kms. • Ejecución de obra de conservación de la infraestructura carretera. • Aplicación de bacheo superficial aislado en diversos tramos carreteros en el estado de Colima.		
Ejercicios Fiscal 2024			
Problema	Actividades	Proceso	Resultados
La infraestructura carretera a cargo de Gobierno del Estado es deficiente.	• Contratación de estudios técnicos. • Contratación de proyectos ejecutivos. • Contratación de supervisión externa. • Ejecución de obra de construcción de la infraestructura carretera. • Ejecución de obra de modernización de la Infraestructura carretera. • Ejecución de obra de reconstrucción de la infraestructura carretera. • Ejecución de obra de conservación de la infraestructura carretera.	• Estudios, informes y proyectos ejecutivos realizados. • Infraestructura carretera ejecutada.	La infraestructura carretera a cargo de Gobierno del Estado es eficiente, con altos niveles de competitividad, alto índice de servicio y red carretera en buen estado.

Fuente: Elaboración propia con datos del ID y el ISD del Pp S98 para los ejercicios fiscales 2023-2024.

De acuerdo con el Diagnóstico de Creación o Modificación del Pp de 2023, y como se puede observar en el cuadro, se cumple con los elementos de la Teoría del Cambio, pues formula y explica la lógica para lograr el resultado esperado, en este caso, una infraestructura carretera eficiente a cargo del Gobierno del Estado.

La narrativa utilizada es con un modelo de marco lógico, donde se visualizan las actividades del proyecto y cómo se conectan para llegar al objetivo y fin. En sus documentos de programación se encuentran las etapas de este marco lógico, como la localización del problema justificada, las actividades generales a realizar, el proceso lógico a seguir y los resultados o supuestos esperados.

Con base en esta información, la Instancia Evaluadora analizó la solidez conceptual del diseño del Pp, considerando los siguientes elementos:

Aunque en su ID no se citan modelos teóricos específicos, el Pp si está respaldado por un marco teórico sólido y pertinente, pues sigue una metodología del marco lógico, además de alinearse a diferentes documentos normativos y de planeación estatal, como la relación con otros Programas presupuestarios, el Programa Nacional de Desarrollo 2019-2024, el Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027, el Programa Sectorial 2021-2027 de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad, la Agenda 2030 y el marco normativo del que se emana.

Por otro lado, los términos de referencia respaldan el MML a través del modelo de la Teoría del Cambio, considerada por instituciones internacionales y dependencias gubernamentales. Este modelo explica cómo a través de los elementos y anexos del Pp se logra llegar a los resultados esperados, por medio de sus actividades, proceso y resultados.

Presenta un diagnóstico del estado del problema, con datos que sustentan la problemática, así como series históricas de la evolución del mismo, incluye un análisis FODA, en el que considera como una amenaza la presencia de eventos hidrometeorológicos. Sin embargo, no se consideran factores políticos, económicos ni sociales a profundidad, así como efectos adversos o situaciones a prevenir durante la operación, además, no presenta evidencia que sustente si, dado el caso, fuera irrelevante del entorno específico.

Sí existe una lógica causal en el Pp, donde se vinculan las causas, efectos, actividades y resultados. Sin embargo, no se localiza la fuente de la información citada para el diagnóstico y estado actual de la problemática, ni del análisis de las estrategias adecuadas para atender las causas localizadas.

Es importante destacar que la lógica vertical, también conocida como lógica causal, es un concepto que se aplica de manera constante a lo largo de la Metodología del Marco Lógico. Esta lógica se establece entre los distintos niveles de análisis, siguiendo una secuencia ascendente. Explica cómo los elementos ubicados en los niveles inferiores del árbol permiten comprender y sustentar los elementos de los niveles superiores.

En este sentido, dados los mecanismos, estrategias y acciones del Pp, se considera adecuado para la solución al problema público que se desea atender.

El diseño del Pp S98, considera de manera general las principales características del contexto en el que opera, particularmente las necesidades de conectividad y conservación de la red carretera estatal. El problema público identificado, relativo a que la infraestructura carretera a cargo del Gobierno del Estado es deficiente, guarda congruencia con las condiciones territoriales de Colima, entidad que cuenta con una red carretera estratégica para la movilidad regional, la actividad comercial, el acceso a servicios públicos y la conexión con infraestructura logística relevante, como el Puerto de Manzanillo. Asimismo, las acciones previstas en el programa, consistentes en la

construcción, modernización, reconstrucción y conservación de infraestructura carretera, resultan pertinentes para atender las necesidades de movilidad y transitabilidad identificadas en el diagnóstico.

Desde la perspectiva económica, el diseño del programa reconoce implícitamente la importancia de la infraestructura carretera como un factor que favorece la competitividad, el intercambio comercial y la movilidad de bienes y personas. En el ámbito social, las intervenciones realizadas contribuyen a mejorar el acceso de la población a servicios básicos, centros educativos, unidades de salud y oportunidades económicas. Asimismo, desde el punto de vista institucional, la intervención se encuentra alineada con las atribuciones de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad y con los instrumentos de planeación estatal vigentes.

No obstante, se identifican áreas de oportunidad para fortalecer la consideración explícita de factores contextuales dentro del diseño del programa. Particularmente, el diagnóstico no incorpora de manera suficiente elementos relacionados con la vulnerabilidad de la infraestructura ante fenómenos hidrometeorológicos, riesgos geológicos, efectos del cambio climático, crecimiento urbano, evolución de la demanda de movilidad o condiciones de seguridad vial. De igual forma, aunque el Plan Estatal de Desarrollo incorpora enfoques transversales relacionados con sostenibilidad, ordenamiento territorial y resiliencia, éstos no se reflejan claramente en los objetivos, indicadores o mecanismos de seguimiento del programa.

Respecto a la evidencia que sustenta el diseño, ésta resulta pertinente para justificar la intervención gubernamental, ya que se fundamenta en la necesidad de conservar y mejorar la infraestructura carretera estatal. Sin embargo, la evidencia disponible se concentra principalmente en la identificación de necesidades de infraestructura y en la programación de obras, observándose oportunidades para fortalecer el sustento técnico mediante indicadores de desempeño de la red carretera, estudios de movilidad, aforos vehiculares, análisis de accesibilidad, índices de servicio, información de seguridad vial y diagnósticos prospectivos sobre el estado de conservación de la infraestructura.

En cuanto a las alternativas de intervención, se considera que la estrategia actual del Pp S98 es adecuada debido a que la construcción, modernización, reconstrucción y conservación de carreteras constituyen las herramientas más directas para atender el problema identificado. No obstante, se identifican alternativas complementarias que podrían fortalecer la efectividad de la intervención. Entre ellas destacan la implementación de sistemas de gestión de activos carreteros para priorizar inversiones con base en evidencia técnica; el fortalecimiento de esquemas de mantenimiento preventivo que reduzcan costos futuros de reconstrucción; la incorporación de criterios de resiliencia climática en el diseño y conservación de carreteras; el uso de tecnologías de monitoreo para evaluar permanentemente el estado físico de la red; y la coordinación con otros programas de infraestructura, movilidad y desarrollo territorial para maximizar los beneficios de las inversiones realizadas.

Por lo anterior, se concluye que el diseño del Pp S98 considera de manera razonable las condiciones generales del entorno político, económico, social e institucional en el que opera y que la estrategia de intervención seleccionada resulta pertinente para atender el problema público identificado. Sin embargo, la incorporación de información contextual más robusta y de alternativas complementarias orientadas a la gestión estratégica de la infraestructura permitiría fortalecer la capacidad del programa para generar resultados sostenibles y maximizar el valor público derivado de las inversiones realizadas.

3.- Con base en la Metodología de Marco Lógico, ¿los elementos que conforman los árboles del problema y objetivos del Pp son adecuados, consistentes y vinculan el problema público con el diseño operativo del Pp?

La construcción analítica del Problema Público parte de una necesidad localizada que requiere de atención del Estado. Son “toda situación que requiere la intervención del Estado, a través de Políticas Públicas y Programas presupuestarios para su atención” (Montecinos, 2007). Establece los objetivos a lograr y sus medios disponibles para lograrlo, para lo cual, se requiere de información suficiente, clara y pertinente, que parten de la investigación exhaustiva en la definición del problema.

De acuerdo con la SHCP en 2025¹, el planteamiento del problema público requiere de la definición del área de enfoque afectada por el problema y que será atendida, más la situación negativa a ser atendida. De acuerdo con los árboles del problema y de objetivos del Pp S98, es clara la formulación. Sin embargo, sería valioso tomar en cuenta más a profundidad las consideraciones para la redacción del problema público, pues abarca una única situación negativa a ser atendida, debe ser clara, concreta y acotada. Esto se vuelve un reto al tratarse de un objetivo tan amplio como una red de infraestructura carretera, en que las problemáticas de una deficiencia en la carretera son muy diversas y no caben solamente en la definición de deficiencia.

En el caso del Árbol del problema, se ilustran adecuadamente sus elementos, un conjunto de problemáticas causalmente vinculadas, con niveles inferiores explicativos de los niveles superiores. Cuenta correctamente con las causas indirectas, causas directas, el problema público, los efectos directos, los efectos indirectos y el efecto superior, el cual está alineado con los instrumentos de planeación de la misma SEIDUM.

Por otro lado, el Árbol de Objetivos es la representación de la situación esperada de manera gráfica, en caso de que el problema identificado se resolviera. Usa de base el Árbol del Problema, en la que el problema público se convierte en el Objetivo Central, así como las causas en medios, y los efectos en fines. Debe ser un espejo perfecto, respetando la estructura original del Árbol del problema, para tener un análisis adecuado.

¹ <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1080761/Guia-MML.pdf>

Cuadro 5. Análisis del Árbol del Problema y Árbol de objetivos del Pp S98.

Árbol del problema 2023 y 2024		Árbol de objetivos 2023 y 2024	
Efecto superior	Bajos niveles de competitividad	Altos niveles de competitividad	Fin superior
Efectos	- Red carretera en mal estado. - Bajo índice de servicio. - Bajos niveles de conectividad. - Altos costos de transporte. - Baja captación de inversiones. - Bajo nivel de arribo de turistas. - Bajas tasas de crecimiento económico.	- Altos niveles de conectividad - Bajos costos de transporte. - Alta captación de inversiones. - Alto nivel de turistas. - Altas tasas de crecimiento económico. - Red de carreteras en buen estado. - Alto índice de servicio.	Fines
Problema	La infraestructura carretera a cargo de Gobierno del Estado es deficiente	La infraestructura carretera a cargo de Gobierno del Estado es eficiente	Objetivo
Causas	- Infraestructura dañada por eventos meteorológicos. - Falta de obras hidráulicas y de protección para canalizar escurrimientos naturales y desazolve de cauces y arroyos. - Falta de conservación rutinaria y periódica. - Normatividad desactualizada. - Incertidumbre en la fuente de los recursos. - Incremento en tráfico derivado de la actividad portuaria. - Situación legal de tramos carreteros irregular. - Financiamiento insuficiente	- Reconstrucción de infraestructura carretera dañada - Ejecución de obras hidráulicas y de protección para canalizar escurrimientos naturales y desazolve de cauces y arroyos. - Conservación rutinaria y periódica suficiente. - Normatividad actualizada. - Certidumbre en la fuente de los recursos - Adecuada conectividad de entrada y salida del puerto. - Situación legal de tramos carreteros regularizada. - Financiamiento suficiente	Medios

Fuente: Elaboración propia con datos del Árbol del Problema y el Árbol de Objetivos del Pp S84 de los ejercicios fiscales 2023 y 2024.

Ambos árboles del Pp S98 son iguales en los 2 ejercicios fiscales evaluados, se enlazan en cada componente de manera adecuada y lógica, resultando en congruencia con el problema y el objetivo. Se podría mejorar la definición del problema planteado al especificar y delimitarlo más conciso, pues al describir que la infraestructura carretera es “deficiente”, se da pie a una percepción ambigua.

Se identifica una oportunidad de mejora en la redacción de las causas “Falta de obras hidráulicas y de protección para canalizar escurrimientos naturales y desazolve de cauces y arroyos” y “Falta de conservación rutinaria y periódica”. Al plantear una “falta” o “ausencia” determinada, condicionan a que la solución sea la provisión de ese servicio. En cambio, si se plantea la causa, por ejemplo, como “Insuficiente planeación, construcción y adecuación de obras hidráulicas y de protección para la correcta canalización de escurrimientos naturales y el desazolve de cauces y arroyos”, el objetivo se podría estructurar de manera más coherente a “Fortalecer la planeación, construcción y

adecuación de infraestructura hidráulica y de protección para la adecuada canalización de escurrimientos naturales y el desazolve de cauces y arroyos”. Esto permitiría un análisis causal más profundo.

Además, se podría mejorar la calidad del Árbol del Problema y Objetivos al enumerar las ramas para su ordenamiento, de acuerdo con los Lineamientos para la Elaboración de Árbol del Problema y Árbol de Objetivos emitidos por la SPFYA. Ambos árboles son un espejo adecuado y lógico de lo planteado con el problema público y objetivo central, se vinculan correctamente. En el caso de los enunciados señalados anteriormente por su inicio deficiente con la palabra “falta” dificulta la transición a la definición de los objetivos.

Se recomienda la verificación de la lógica vertical o lógica causal, concepto clave del MML, pues no es evidente al momento de verificar que los elementos inferiores del Árbol expliquen los elementos superiores del mismo. Podría ser insuficiente.

Fuentes de información

- Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027 del Gobierno del Estado de Colima.
- Instrumento de Diseño del Pp (Diagnóstico para la Creación y Modificación del Pp S98 de los ejercicios fiscales 2023 y 2024)
- Instrumento de Seguimiento del Desempeño (ISD) del Pp (MIR y FTI del Pp S98 de los Ejercicios Fiscales 2023 y 2024).
- Lineamientos para la Elaboración de Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos de la SPFYA del Gobierno del Estado de Colima.
- Lineamientos para la Elaboración del Diagnóstico de Creación y Modificación de Programas presupuestarios de la SPFYA del Gobierno del Estado de Colima.
- Lineamientos para la Elaboración de la MIR de la SPFYA del Gobierno del Estado de Colima.
- Gertler, P., Martínez, S., Premand, P., Rawlings, L., & Vermeersch, C. (2017). La evaluación de impacto en la práctica (2a ed., pp. 36–37). <http://dx.doi.org/10.18235/0006529>
- Montecinos, E. (2007). Límites del enfoque de las políticas públicas para definir un problema público. Redalyc. <https://www.redalyc.org/pdf/205/20503314.pdf>

SECCIÓN III. SEGUIMIENTO

SECCIÓN III. SEGUIMIENTO

4.- Con base en la Metodología de Marco Lógico, ¿el Instrumento de Seguimiento del Desempeño del Pp permite identificar con claridad sus objetivos y resultados obtenidos?

De acuerdo a el ISD del Pp S98 de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad, los Lineamientos para la Elaboración de la Ficha Técnica de Indicadores (FTI), y los Lineamientos para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Colima, a través de la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración; se identifica que el ISD permite identificar con claridad los objetivos y resultados obtenidos. Una parte esencial son los Indicadores, que tienen como objetivo medir el avance en el cumplimiento de los objetivos planteados en el Resumen Narrativo.

Para el alcance de un Pp adecuado, se requiere necesariamente de una secuencia lógica que vincule la situación del problema con la formulación de objetivos, y esto, con la medición de resultados. El proceso, más allá de la descripción y planteamiento, debe asegurar las actividades y acciones planificadas con un sustento claro en las causas que fueron definidas y se pretenden resolver.

A continuación, se presentan las tablas como se indica en los TdR para el análisis de cada elemento:

Ejercicio Fiscal 2023

Cuadro 6: Análisis del Indicador a nivel de Fin del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Fin. Objetivo del indicador: Contribuir a aumentar los niveles de competitividad del estado de Colima mediante una infraestructura carretera eficiente.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Subíndice Precusores, del Índice de Competitividad Estatal (ICE), del Instituto Mexicano de la Competitividad.	Subíndice Precusores, del Índice de Competitividad Estatal (ICE), del Instituto Mexicano de la Competitividad.	Índice.	Eficacia. Estratégico. Anual.	Subíndice Precusores, del Índice de Competitividad Estatal (ICE), del Instituto Mexicano de la Competitividad.	Las variables relacionadas al fin fuera del control del programa conservan una tendencia constante o favorable.	El indicador mantiene alineación con el objetivo de Fin y con el nivel superior del Árbol de Objetivos, al buscar medir la contribución del programa al incremento de la competitividad estatal mediante una infraestructura carretera eficiente. La sintaxis y características técnicas del indicador son adecuadas para un nivel estratégico; sin embargo, mide una contribución indirecta debido a que el Índice de

						Competitividad Estatal incorpora variables externas que no dependen exclusivamente del desempeño del programa. Los medios de verificación son suficientes para su cálculo; asimismo, el supuesto se encuentra correctamente planteado al referirse a factores externos fuera del control del programa. No obstante, su capacidad para medir resultados atribuibles directamente al Pp es limitada.
--	--	--	--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia con datos de MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 7: Análisis del Indicador a nivel de Propósito del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Propósito. Objetivo del indicador: La infraestructura carretera a cargo del Gobierno del Estado es eficiente.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de carreteras en buen estado del Estado de Colima.	(Kilómetros de carreteras en buen estado/ Kilómetros totales de carreteras) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Estratégico. Anual.	Informe de Gobierno y registros internos de la SEIDUM.	Existe la autorización por parte de las autoridades correspondientes y solvencia presupuestaria.	El indicador presenta alineación con el objetivo de Propósito y permite medir el resultado esperado relacionado con la eficiencia de la infraestructura carretera estatal. Su sintaxis es adecuada y el método de cálculo es consistente con el objetivo planteado. Asimismo, constituye una variable de resultados que permite aproximarse al cambio generado por la intervención pública. Sin embargo, el concepto de "carretera

						en buen estado” carece de parámetros técnicos explícitos que permitan una valoración objetiva. Los medios de verificación son suficientes, aunque podrían fortalecerse mediante reportes técnicos especializados. El supuesto es pertinente al considerar la disponibilidad presupuestaria y autorizaciones institucionales necesarias para la ejecución de las obras.
--	--	--	--	--	--	---

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 8: Análisis del Indicador a nivel de Componente (A) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Componente A. Objetivo del indicador: A.- Estudios y proyectos ejecutivos realizados.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de avance en la realización de estudios, informes y proyectos ejecutivos.	(Número total de estudios, informes y proyectos ejecutivos realizados/ Número total de estudios, informes y proyectos ejecutivos programados) *100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno y registros internos de la SEIDUM.	Las empresas contratistas entregan los estudios, informes y proyectos de manera oportuna, conforme a lo establecido en los contratos.	El indicador se encuentra alineado con el Árbol de Objetivos y mide de manera directa la generación de un bien o servicio indispensable para la ejecución de infraestructura carretera. La sintaxis es adecuada para el nivel Componente y su clasificación como indicador de gestión resulta correcta.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 9: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (A01, A02, A03) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Actividad A01, A02, A03. Objetivo del indicador: A01: Contratación de estudios técnicos. A02: Contratación de proyectos ejecutivos. A03: Contratación de supervisión externa.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de avance en la contratación de estudios técnicos.	(Número de estudios contratados/ Número de estudios autorizados) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Página de Transparencia de Gobierno del Estado de Colima (Art. 29 Fracción XXVIII)	Las empresas seleccionadas, una vez emitido el fallo, cuentan con un historial positivo en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y patronales ante las instituciones correspondientes.	Los indicadores presentan congruencia con las actividades definidas en la MIR y permiten monitorear adecuadamente procesos operativos esenciales para la ejecución del programa. La sintaxis es correcta y la clasificación como indicadores de gestión resulta adecuada. Los medios de verificación son suficientes para corroborar las contrataciones realizadas; sin embargo, únicamente miden el cumplimiento cuantitativo y no aspectos relacionados con calidad, oportunidad o desempeño de los contratistas. Los supuestos son pertinentes al considerar elementos externos relacionados con la solvencia y cumplimiento de las empresas contratadas.
Porcentaje de avance en la contratación de proyectos ejecutivos.	(Número de proyectos ejecutivos contratados/ Número de proyectos ejecutivos autorizados) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Página de Transparencia de Gobierno del Estado de Colima (Art. 29 Fracción XXVIII)	Las empresas seleccionadas, una vez emitido el fallo, cuentan con un historial positivo en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y patronales ante las instituciones correspondientes.	
Porcentaje de avance en la contratación de supervisión externa.	(Número total de supervisiones externas contratadas/ Número total de las supervisiones externas autorizadas) *100	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Página de Transparencia de Gobierno del Estado de Colima (Art. 29 Fracción XXVIII)	Las empresas seleccionadas, una vez emitido el fallo, cuentan con un historial positivo en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y patronales ante las instituciones correspondientes.	

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 10: Análisis del Indicador a nivel de Componente (B) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Componente B. Objetivo del indicador: Infraestructura carretera construida.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de infraestructura carretera atendida con trabajos de construcción.	(Número de obras de construcción de infraestructura carretera ejecutadas/ Número de obras de construcción de infraestructura carretera programadas) * 100.	Porcentaje (%)	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno y registros internos de la SEIDUM.	Las empresas seleccionadas, una vez emitido el fallo, cuentan con un historial positivo en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y patronales ante las instituciones correspondientes, la infraestructura básica se ejecuta por las empresas contratistas de manera oportuna, conforme a lo establecido.	El indicador se encuentra alineado con el componente y permite medir la generación de obras de infraestructura carretera construida. Su sintaxis es adecuada y la clasificación como indicador de gestión resulta consistente con la Metodología de Marco Lógico. Los medios de verificación son suficientes para determinar el cumplimiento de las metas físicas; sin embargo, no permiten valorar la calidad o funcionalidad de las obras ejecutadas. El supuesto es pertinente y guarda relación con el desempeño de los contratistas responsables de la ejecución.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 11: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (B01) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Actividad B01. Objetivo del indicador: Ejecución de obras de construcción de infraestructura carretera.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de avance financiero.	(Total de inversión pública ejercida en obras de construcción de infraestructura carretera/ Total de inversión pública autorizada para la ejecución de obras de construcción de infraestructura carretera.) *100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Estratégico. Anual.	Informe de Gobierno y registros internos de la SEIDUM.	Las condiciones sociales, físicas, atmosféricas y financieras se mantienen favorables desde la aprobación hasta la ejecución del recurso.	El indicador mide el porcentaje de ejecución financiera de las obras, sin embargo, sus medios de verificación son muy generales, que incluso podrían reflejar la etapa de programación, no el avance real. Se identifica una inconsistencia respecto al tipo de indicador, lo clasifica como un indicador Estratégico, cuando por su naturaleza debería considerarse un indicador de Gestión.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 12: Análisis del Indicador a nivel de Componente (C) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Componente C. Objetivo del indicador: Infraestructura carretera modernizada.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de infraestructura carretera atendida con trabajos de modernización.	(Número de obras de modernización de infraestructura carretera ejecutadas/ Número de obras de modernización de infraestructura carretera programadas) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno y registros internos de la SEIDUM.	1. Las empresas seleccionadas, una vez emitido el fallo, cuentan con un historial positivo en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y patronales ante las instituciones correspondientes. 2. La infraestructura básica se ejecuta por las empresas contratadas.	El indicador mantiene una adecuada alineación con el objetivo del componente y permite medir la entrega de obras de modernización de infraestructura carretera. Su sintaxis y método de cálculo son consistentes. Se clasifica correctamente como indicador de gestión; no obstante, únicamente mide cumplimiento de metas programadas sin incorporar elementos relacionados con calidad o beneficios obtenidos. Los medios de verificación y supuestos son suficientes para el seguimiento del indicador.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 13: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (C01, C02 y C03) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Actividad C01, C02 y C03. Objetivo del indicador: C01: Ejecución de obra de modernización de la infraestructura carretera. C02: Rehabilitación de carretera con pavimento asfáltico, drenaje pluvial, vados y desazolve de arroyo en la localidad de Estapilla, en el municipio de Colima, Colima. C03: Rehabilitación de carretera estatal Comala-Cofradía de Suchitlán, en el municipio de Comala, Colima.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de avance financiero.	(Total de inversión pública ejercida en obras de construcción de infraestructura carretera/ Total de inversión pública autorizada para la ejecución de obras de construcción de infraestructura carretera.) *100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Estratégico. Anual.	Informe de Gobierno y Registros internos de la SEIDUM	Las condiciones sociales, físicas, atmósferas y financieras se mantienen favorables desde la aprobación hasta la ejecución del recurso.	El indicador permite dar seguimiento al ejercicio de recursos destinados a la modernización de infraestructura carretera. Aunque presenta una sintaxis adecuada, su naturaleza corresponde a un indicador de gestión y no estratégico, ya que mide el avance financiero de la actividad. Los medios de verificación son generales y el supuesto resulta pertinente; sin embargo, el indicador no refleja directamente el cumplimiento físico de las obras ni los resultados obtenidos.
Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra.	(Monto ejercido de la obra/el monto comprometido del recurso)*100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Registros internos de la SEIDUM.		El indicador permite dar seguimiento al ejercicio de recursos, presenta una sintaxis adecuada, su naturaleza corresponde a un indicador de gestión ya que mide el avance financiero de la actividad. Los medios de verificación son generales y el supuesto resulta pertinente; sin embargo, el indicador no refleja directamente el cumplimiento físico de las obras ni los resultados obtenidos. No cuenta con supuestos lo cual es metodológicamente incorrecto.
Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra SEIDUM29.	(monto ejercido de la obra/el monto comprometido del recurso)*100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Registros internos de la SEIDUM.		El indicador permite dar seguimiento al ejercicio de recursos, presenta una sintaxis adecuada, su naturaleza corresponde a un indicador de gestión ya que mide el avance financiero de la actividad. Los medios de verificación son generales y el supuesto resulta pertinente; sin embargo, el indicador no refleja directamente el cumplimiento físico de las obras ni los resultados obtenidos. No cuenta con supuestos lo cual es metodológicamente incorrecto.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 14: Análisis del Indicador a nivel de Componente (D) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Componente D. Objetivo del indicador: Infraestructura carretera reconstruida.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de infraestructura carretera atendida con trabajos de reconstrucción.	(Número de obras de reconstrucción de infraestructura carretera ejecutadas/ Número de obras de reconstrucción de infraestructura carretera programadas) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno y registros internos de la SEIDUM.	1. Las empresas seleccionadas, una vez emitido el fallo, cuentan con un historial positivo en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y patronales ante las instituciones correspondientes. 2. La infraestructura básica se ejecuta por las empresas contratadas.	El indicador se encuentra alineado con el objetivo del componente y permite medir la generación de infraestructura reconstruida. Su sintaxis es adecuada y la clasificación como indicador de gestión resulta correcta. Los medios de verificación son suficientes para acreditar el cumplimiento de metas físicas. El supuesto es pertinente y guarda relación con factores externos asociados al desempeño de los contratistas.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 15: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (D01, D02 y D03) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Actividad D01, D02 y D03. Objetivo del indicador: D01: Ejecución de obra de reconstrucción de la infraestructura carretera. D02: Reconstrucción del camino Tecomán-Cofradía de Morelos en el municipio de Tecomán en el estado de Colima, del km 0+000 al km 3+500 con una meta de 3.5 kms. D03: Reconstrucción para la solución de la falla geológica de la carretera Villa de Álvarez-Minatitlán en el Municipio de Villa de Álvarez en el Estado de Colima, del km34 con una meta de 0.4 kms.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de avance financiero.	(Total de inversión pública ejercida en obras de construcción de infraestructura carretera/ Total de inversión pública autorizada para la ejecución de obras de construcción de infraestructura carretera.) *100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Estratégico. Anual.	Informe de Gobierno y Registros internos de la SEIDUM	Las condiciones sociales, físicas, atmósferas y financieras se mantienen favorables desde la aprobación hasta la ejecución del recurso.	El indicador mide el avance financiero de las obras de reconstrucción y permite monitorear el ejercicio de recursos; sin embargo, no mide directamente los resultados físicos de la actividad. Por su naturaleza corresponde a un indicador de gestión más que estratégico. Los medios de verificación son generales y podrían fortalecerse mediante reportes específicos de avance físico-financiero. El supuesto resulta adecuado.

Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra SEIDUM30.	(Monto ejercido de la obra/el monto comprometido del recurso)*100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Registros internos de la SEIDUM.		El indicador mide el avance financiero de las obras de reconstrucción y permite monitorear el ejercicio de recursos; sin embargo, no mide directamente los resultados físicos de la actividad. Por su naturaleza corresponde a un indicador de gestión más que estratégico. Los medios de verificación son generales y podrían fortalecerse mediante reportes específicos de avance físico-financiero. No cuenta con supuestos.
Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra SEIDUM31.	(Monto ejercido de la obra/el monto comprometido del recurso)*100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Registros internos de la SEIDUM.		El Indicador mide el avance financiero de las obras de reconstrucción y permite monitorear el ejercicio de recursos; sin embargo, no mide directamente los resultados físicos de la actividad. Por su naturaleza corresponde a un indicador de gestión más que estratégico. Los medios de verificación son generales y podrían fortalecerse mediante reportes específicos de avance físico-financiero. No cuenta con supuestos.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 16: Análisis del Indicador a nivel de Componente (E) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Componente E. Objetivo del indicador: Infraestructura carretera conservada.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de infraestructura carretera atendida con trabajos de conservación.	(Número de obras de conservación de infraestructura carretera ejecutadas/ Número de obras de conservación de infraestructura carretera programadas) * 100	Porcentaje (%).	Eficacia. Estratégico. Anual.	Informe de Gobierno y registros internos de la SEIDUM.	1. Las empresas seleccionadas, una vez emitido el fallo, cuentan con un historial positivo en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y patronales ante las instituciones correspondientes. 2. La infraestructura básica se ejecuta por las empresas contratadas.	El indicador presenta alineación con el objetivo del componente y permite medir el cumplimiento de las acciones de conservación programadas. Su sintaxis es adecuada; sin embargo, la clasificación como indicador estratégico resulta cuestionable, ya que mide principalmente la entrega de bienes y servicios. Los medios de verificación y supuestos son suficientes para el seguimiento del indicador.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Cuadro 17: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (E01 y E02) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Nivel del indicador: Actividad E01 y E02. Objetivo del indicador: Ejecución de obra de conservación de la infraestructura carretera.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de avance financiero.	(Total de inversión pública ejercida en obras de construcción de infraestructura carretera/ Total de inversión pública autorizada para la ejecución de obras de construcción de infraestructura carretera.) *100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Estratégico. Anual.	Informe de Gobierno y registros internos de la SEIDUM.	Las condiciones sociales, físicas, atmosferas y financieras se mantienen favorables desde la aprobación hasta la ejecución del recurso.	El indicador permite monitorear el avance financiero de las acciones de conservación; sin embargo, mide la gestión de recursos y no los resultados físicos de la actividad. Por ello, metodológicamente sería más adecuado clasificarlo como indicador de gestión. Los medios de verificación son generales y el supuesto resulta pertinente.
Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra SEIDUM32.	(monto ejercido de la obra/el monto comprometido del recurso)*100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno y registros internos de la SEIDUM.		El indicador permite monitorear el avance financiero de las acciones de conservación; sin embargo, mide la gestión de recursos y no los resultados físicos de la actividad. Por ello, metodológicamente sería más adecuado clasificarlo como indicador de gestión. Los medios de verificación son generales. No cuenta con supuestos.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y la FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2023.

Ejercicio Fiscal 2024

Cuadro 18: Análisis del Indicador a nivel de Fin del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Nivel del indicador: Fin Objetivo del indicador: Contribuir a aumentar los niveles de competitividad del estado de Colima mediante una infraestructura carretera eficiente.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Subíndice Precursores, del Índice de Competitividad Estatal (ICE), del Instituto Mexicano de la Competitividad.	Subíndice Precursores, del Índice de Competitividad Estatal (ICE), del Instituto Mexicano de la Competitividad.	Índice.	Eficacia. Estratégico. Anual.	Subíndice Precursores, del Índice de Competitividad Estatal (ICE), del Instituto Mexicano de la Competitividad.	Ninguno.	El indicador mantiene alineación con el objetivo de Fin y con el nivel superior del Árbol de Objetivos, al buscar medir la contribución del programa al incremento de la competitividad estatal mediante una infraestructura carretera eficiente. La sintaxis y características técnicas del indicador son adecuadas para un nivel estratégico; sin embargo, mide una contribución indirecta debido a que el Índice de Competitividad Estatal incorpora variables externas que no dependen exclusivamente del desempeño del programa. Los medios de verificación son suficientes para su cálculo; no cuenta con supuestos lo cual es metodológicamente incorrecto. No obstante, su capacidad para medir resultados atribuibles, así como su utilidad podría ser limitada al ser dependiente de otro instituto.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y a FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Cuadro 19: Análisis del Indicador a nivel de Propósito del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Nivel del indicador: Propósito Objetivo del indicador: La infraestructura carretera a cargo de Gobierno del Estado es eficiente.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de carreteras en buen estado del Estado de Colima.	(Kilómetros de carreteras en buen estado / Kilómetros totales de carreteras) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Estratégico. Anual.	Informe de Gobierno y Registros internos de la SEIDUM.	Existe adecuada coordinación interinstitucional.	El indicador presenta alineación con el objetivo de Propósito y permite medir el resultado esperado relacionado con la eficiencia de la infraestructura carretera estatal. El indicador cuenta con una correcta sintaxis. Es claro. Por otro lado, se considera que es ambiguo el clasificar una carretera como en buen o mal estado, ya que no indica términos o parámetros a considerar. La unidad de medida, dimensión, tipo y frecuencia son adecuadas. Los medios de verificación son suficientes, aunque podrían fortalecerse mediante reportes técnicos especializados. El supuesto es pertinente al considerar la disponibilidad presupuestaria y autorizaciones institucionales necesarias para la ejecución de las obras.

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y a FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Cuadro 20: Análisis del Indicador a nivel de Componente (C-001) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Nivel del indicador: Componente C-001. Objetivo del indicador: Estudios, informes y proyectos ejecutivos realizados.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de avance en la realización de estudios, informes y proyectos ejecutivos.	Número total de estudios, informes y proyectos ejecutivos realizados/Número total de estudios, informes y proyectos ejecutivos programados.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno y Registros internos de la SEIDUM.	Las empresas contratadas entregan los estudios, informes y proyectos de manera oportuna, conforme a lo establecido en los	Se considera un indicador adecuado, además, considera un factor que mide más allá del cumplimiento de una meta. El indicador se encuentra alineado con el Árbol de Objetivos y mide de manera directa la generación

					contratos.	de un bien o servicio indispensable para la ejecución de infraestructura carretera. La sintaxis es adecuada para el nivel componente y su clasificación como indicador de gestión resulta correcta así como su dimensión y frecuencia. Los supuestos son adecuados para la documentación del cumplimiento del indicador.
--	--	--	--	--	------------	--

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y a FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Cuadro 21: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (C-001: A-01, A-02 y A-03) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Nivel del indicador: Actividad C-001: A-01, A-02 y A-03. Objetivo del indicador: • A-01: Contratación de estudios técnicos. • A-02: Contratación de proyectos ejecutivos. • A-03: Contratación de supervisión externa.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de avance en la contratación de estudios técnicos.	Número de estudios contratados/ Número de estudios autorizados) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Página de Transparencia de Gobierno del Estado de Colima (Art. 29 Fracción XXVIII).	Ninguno.	Es un indicador congruente, su sintaxis es correcta, no obstante, es limitativo al considerar otros aspectos no cualitativos de los estudios. La unidad de medida, dimensión y tipo de indicador son correctos, sin embargo al ser un indicador de gestión a nivel de actividad su frecuencia debería de ser, trimestral o semestral, no anual. Además, no presenta supuestos, por lo que es incorrecto metodológicamente.
Porcentaje de avance en la contratación de proyectos ejecutivos	Número de proyectos ejecutivos contratados/ Número de proyectos ejecutivos autorizados) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Página de Transparencia de Gobierno del Estado de Colima (Art. 29 Fracción XXVIII).	Ninguno.	Es un indicador congruente, su sintaxis es correcta, no obstante, es limitativo al considerar otros aspectos no cualitativos de los estudios. La unidad de medida, dimensión y tipo de indicador son correctos, sin embargo al ser un indicador de gestión a nivel de actividad su frecuencia debería de ser, trimestral o semestral, no anual. Además, no presenta supuestos, por lo que es incorrecto metodológicamente.

Porcentaje de avance en la contratación de supervisión externa.	Número total de supervisiones externas contratadas/Número total de las supervisiones externas autorizadas)*100	Porcentaje (%)	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno, página de Transparencia de Gobierno del Estado de Colima (Art. 29 Fracción XXVIII).	Ninguno	Es un indicador congruente, su sintaxis es correcta, no obstante, es limitativo al considerar otros aspectos no cualitativos de los estudios. La unidad de medida, dimensión y tipo de indicador son correctos, sin embargo al ser un indicador de gestión a nivel de actividad su frecuencia debería de ser, trimestral o semestral, no anual. Además, no presenta supuestos, por lo que es incorrecto metodológicamente.
---	--	----------------	---------------------------------	--	---------	--

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y a FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Cuadro 22: Análisis del Indicador a nivel de Componente (C-002) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Nivel del indicador: Componente C-002. Objetivo del indicador: Infraestructura carretera ejecutada.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de avance financiero.	(Total de inversión pública ejercida en obras de construcción de infraestructura carretera. / Total de inversión pública autorizada para la ejecución de obras de construcción de infraestructura carretera.)*100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Estratégico. Anual.	Informe de Gobierno y Registros internos de la SEIDUM.	Las empresas seleccionadas, una vez emitido el fallo, cuentan con un historial positivo en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y patronales ante las instituciones correspondientes.	El indicador se encuentra alineado con el Árbol de Objetivos y mide de manera directa la generación de un bien o servicio indispensable para la ejecución de infraestructura carretera. La sintaxis es adecuada para el nivel componente y su clasificación como indicador de gestión resulta correcta así como su dimensión y frecuencia. Los supuestos son adecuados para la documentación del cumplimiento del indicador

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y a FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Cuadro 23: Análisis del Indicador a nivel de Actividad (C-002: A01, A-02, A-03 y A-04) del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Nivel del indicador: Actividad C C002-A01, A02, A03 y A04. Objetivo del indicador: • A-01: Ejecución de obra de construcción de la infraestructura carretera. • A-02: Ejecución de obra de modernización de la infraestructura carretera. • A-03: Ejecución de obra de reconstrucción de la infraestructura carretera. • A-04: Ejecución de obra de conservación de la infraestructura carretera.						
Indicador	Método de Cálculo	Unidad de Medida	Dimensión Tipo Frecuencia	Medios de verificación	Supuestos	Análisis de la Instancia Evaluadora
Porcentaje de avance en la ejecución de obras de construcción de infraestructura carretera.	(Total de obras de construcción de infraestructura carretera ejecutada / total de obras construcción de infraestructura carretera programadas) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno y Registros internos de la SEIDUM.	Ninguno.	Es posible medir el cumplimiento de acuerdo a la redacción del objetivo del componente, es claro y adecuado. La sintaxis es correcta, así como su unidad de medida, dimensión, y tipo del indicador. La frecuencia al ser un indicador de gestión a nivel de actividad debería ser trimestral o semestral. No cuenta con supuestos lo que es metodológicamente incorrecto.
Porcentaje de avance financiero de obras de modernización de infraestructura carretera.	(Total de obras de modernización de infraestructura carretera ejecutada / total de obras de modernización de infraestructura carretera programadas) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno y Registros internos de la SEIDUM.	Ninguno.	La sintaxis es correcta, así como su unidad de medida, dimensión, y tipo del indicador. Es posible medir el cumplimiento de acuerdo a la redacción del objetivo del componente, es claro y adecuado. La unidad de medida, dimensión, y tipo del indicador es correcto. Sin embargo, La frecuencia al ser un indicador de gestión a nivel de actividad debería ser trimestral o semestral. No cuenta con supuestos lo que es metodológicamente incorrecto.
Porcentaje de avance financiero de obras de reconstrucción de infraestructura carretera.	(Total de obras de reconstrucción de infraestructura carretera ejecutada / total de obras de reconstrucción de infraestructura carretera programadas) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno y Registros internos de la SEIDUM.	Ninguno.	Es posible medir el cumplimiento de acuerdo a la redacción del objetivo del componente, es claro y adecuado. La sintaxis es correcta, así como su unidad de medida, dimensión, y tipo del indicador. La frecuencia al ser un indicador de gestión a nivel de actividad debería ser trimestral o semestral. No cuenta con supuestos lo que es metodológicamente incorrecto.

Porcentaje de avance financiero de obras de conservación de la infraestructura carretera.	(Total de obras de conservación de infraestructura carretera ejecutada / total de obras de conservación de infraestructura carretera programadas) * 100.	Porcentaje (%).	Eficacia. Gestión. Anual.	Informe de Gobierno y Registros internos de la SEIDUM.	Ninguno.	La sintaxis es correcta, así como su unidad de medida, dimensión, y tipo del indicador. Es posible medir el cumplimiento de acuerdo a la redacción del objetivo del componente, es claro y adecuado. La unidad de medida, dimensión, y tipo del indicador es correcto. Sin embargo, La frecuencia al ser un indicador de gestión a nivel de actividad debería ser trimestral o semestral. No cuenta con supuestos lo que es metodológicamente incorrecto.
---	--	-----------------	---	--	----------	---

Fuente: Elaboración propia con datos de la MIR y a FTI del Pp S98 para el Ejercicio Fiscal 2024.

Del análisis realizado al Instrumento de Seguimiento del Desempeño (ISD) del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera para los ejercicios fiscales 2023 y 2024, se concluye que, en términos generales, el instrumento presenta una estructura congruente con la Metodología del Marco Lógico, permitiendo identificar la cadena causal entre los bienes y servicios generados por el programa y el resultado que se espera alcanzar en la infraestructura carretera estatal. Asimismo, se observa una alineación razonable entre los objetivos establecidos en el ISD y los objetivos definidos en el árbol de objetivos, particularmente en lo referente a la realización de estudios y proyectos ejecutivos, así como a la construcción, modernización, reconstrucción y conservación de la infraestructura carretera.

Respecto a la lógica horizontal, se identificó que la mayoría de los indicadores cuentan con una sintaxis adecuada, una definición clara de sus variables y métodos de cálculo congruentes con los objetivos que pretenden medir. Asimismo, las unidades de medida y dimensiones, en términos generales, consistentes con el nivel de la MIR en el que se ubican. Los indicadores de Fin y Propósito permiten dar seguimiento al resultado estratégico esperado, mientras que los indicadores de Componentes y Actividades facilitan el monitoreo de los productos y procesos operativos asociados a la ejecución de las obras de infraestructura carretera.

No obstante, se identifican áreas de oportunidad relevantes. En primer lugar, varios indicadores de Actividad y algunos de Componente se enfocan exclusivamente en medir el avance financiero o el cumplimiento de metas programadas, sin incorporar variables que permitan valorar la calidad, oportunidad o suficiencia de los productos entregados. Esta situación limita la capacidad del ISD para generar información integral sobre el desempeño del programa y sobre los efectos derivados de la ejecución de las obras. Asimismo, se observó que algunos indicadores clasificados como estratégicos corresponden en realidad a procesos de gestión, particularmente aquellos que miden el ejercicio de recursos financieros, por lo que su clasificación podría ajustarse para fortalecer la consistencia metodológica de la matriz.

De acuerdo con la Metodología del Marco Lógico, los indicadores de Actividad tienen como finalidad dar seguimiento a los procesos operativos y de gestión que permiten generar los bienes y servicios del programa. Por ello, generalmente requieren una frecuencia de medición más corta (mensual, trimestral o semestral), ya que su utilidad principal es apoyar la toma de decisiones durante la ejecución del programa y permitir la implementación de medidas correctivas oportunas.

En el caso del Pp S98 Infraestructura Carretera, la mayoría de las actividades están relacionadas con: Contratación de estudios técnicos, contratación de proyectos ejecutivos, contratación de supervisión externa, ejecución de obras de

construcción, ejecución de obras de modernización, ejecución de obras de reconstrucción y ejecución de obras de conservación. Estas actividades se desarrollan a lo largo del ejercicio fiscal y generan información periódica susceptible de monitoreo. Por ello, desde una perspectiva de gestión del desempeño, una frecuencia trimestral resultaría más pertinente que una frecuencia anual.

Por otra parte, los medios de verificación son, en su mayoría, accesibles y verificables; sin embargo, en diversos casos se limitan a señalar de manera genérica los registros internos de la dependencia o los informes de gobierno, sin especificar con precisión el documento, sistema de información o base de datos que genera la información utilizada para el cálculo de los indicadores. Esta situación puede afectar la monitoreabilidad y replicabilidad de las mediciones realizadas.

En cuanto a los supuestos, se identificó una debilidad importante, particularmente en la MIR 2024, donde diversos indicadores carecen de supuestos o éstos no se encuentran formulados de manera consistente con los riesgos externos que podrían afectar el cumplimiento de los objetivos. La ausencia de supuestos limita la validación de la lógica causal del programa y dificulta la identificación de factores externos que pueden incidir en el logro de los resultados esperados.

En términos de alineación con el Árbol de objetivos, el ISD mantiene una correspondencia general con los medios, productos y fines del programa, dado que las actividades se relacionan con la contratación, ejecución y supervisión de obras, mientras que los componentes reflejan la entrega de infraestructura carretera intervenida. Sin embargo, la medición se concentra principalmente en avances financieros y cumplimiento de obras programadas, por lo que no captura plenamente los cambios esperados en la población o área de enfoque, tales como reducción de tiempos de traslado, mejora en la conectividad, incremento en la transitabilidad, seguridad vial o accesibilidad territorial.

Finalmente, se considera que el ISD constituye una herramienta útil para dar seguimiento a la ejecución física y financiera de las acciones del Programa presupuestario S98; sin embargo, presenta oportunidades de mejora para fortalecer su orientación a resultados. En particular, se recomienda incorporar indicadores que permitan medir con mayor precisión los cambios generados en las condiciones de la infraestructura carretera, establecer criterios objetivos para determinar cuándo una carretera se considera en buen estado, robustecer los medios de verificación y asegurar que todos los niveles de la MIR cuenten con supuestos claramente definidos. Lo anterior contribuiría a que el sistema de indicadores proporcione información más robusta para la toma de decisiones, la rendición de cuentas y la evaluación del desempeño del programa.

SECCIÓN IV. POBLACIÓN Y COBERTURA

SECCIÓN IV. POBLACIÓN Y COBERTURA.

5.- ¿El Pp identifica de manera adecuada a su población potencial, objetivo y atendida?

El análisis de cobertura debe determinar si un Pp está alcanzando adecuadamente sus objetivos y cubriendo todas las áreas y actividades para las que fue diseñado. Esto implica examinar si el Programa está impactando a la población prevista, utilizando los recursos de manera eficiente y logrando los resultados esperados dentro del presupuesto asignado.

El análisis de cobertura también puede implicar identificar cualquier brecha o área de mejora en la implementación para garantizar su efectividad y eficacia. De acuerdo con la Guía para el Diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, emitida por la SHCP, hace las siguientes definiciones:

Área de Enfoque Potencial: Se refiere al universo global de la población o área referida.

Población o Área de Enfoque Objetivo: Se refiere a la población o área que el programa pretende atender en un periodo dado de tiempo, pudiendo corresponder a la totalidad de la población potencial o a una parte de ella.

Población o área de Enfoque Atendida: Se refiere a la población o área que ya fue atendida por el Pp.

De acuerdo con los Lineamientos para la Elaboración del Diagnóstico de Creación y Modificación de Programas Presupuestarios (2024) , emitidos por la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración del Gobierno del Estado de Colima, describe como se debe de identificar la cobertura del Pp en los siguientes términos:

Identificación y caracterización de la población o área de enfoque potencial: Se llevará a cabo la identificación y se especificará el total de la población o área de enfoque que presenta la necesidad y/o problema que justifica el Pp y por lo tanto puede ser elegible para su atención; incluyendo en su caso, sus características particulares, socioeconómicas y demográficas.

Identificación y caracterización de la población o área de enfoque objetivo: Identificación de la población que el Pp tiene programado atender en un periodo de tiempo, para cubrir la población potencial identificada con la problemática; se deberá especificar, en el caso que aplique, localización geográfica y sus características particulares, socioeconómicas y demográficas.

Debido a la naturaleza de los bienes y servicios que genera el Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera, resulta metodológicamente más apropiado utilizar los conceptos de área de enfoque potencial, objetivo y atendida, en lugar de población potencial, objetivo y atendida. Lo anterior se sustenta en la Metodología de Marco Lógico y en los Lineamientos para la Elaboración del Diagnóstico de Creación y Modificación de Programas Presupuestarios emitidos por la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración del Gobierno del Estado de Colima, los cuales establecen que cuando la intervención pública se dirige a infraestructura, territorio o bienes públicos, la cobertura debe definirse a partir del área de enfoque y no de personas beneficiarias directas. Se define el área de enfoque objetivo, como los 862.52 kilómetros de infraestructura carretera en el Estado de Colima, de acuerdo con el ID del Pp.

Cuadro 24. Descripción de la población o área de enfoque.

Población Potencial: Infraestructura carretera a cargo de Gobierno del Estado (área de enfoque).

Población Objetivo: 862.52 kilómetros (área de enfoque).

Grupo de población / territorio / medio ambiente	Descripción del enfoque transversal	¿Cómo se diferencia la intervención en estos grupos?
862.52 kilómetros de infraestructura carretera en el Estado de Colima	Por tratarse infraestructura carretera su enfoque es transversal y beneficia a todos los sectores y clases sociales.	No se diferencian los grupos al tratarse de un área de enfoque.

Fuente: Elaboración propia con datos del ID del Pp S98 para los ejercicios fiscales 2023 y 2024.

El Pp S98 no entrega apoyos o servicios individualizados a personas específicas, sino que interviene directamente sobre la infraestructura carretera estatal mediante acciones de construcción, modernización, reconstrucción y conservación. Por ello, el objeto directo de atención corresponde a los tramos carreteros que presentan necesidades de intervención, mientras que los beneficios para la población se generan de manera indirecta a través de una mejor movilidad, conectividad, accesibilidad y seguridad vial.

De acuerdo con los Instrumentos de Diseño de los ejercicios fiscales 2023 y 2024, el Programa identifica como área de enfoque potencial a la infraestructura carretera a cargo del Gobierno del Estado y como área de enfoque objetivo a los 862.52 kilómetros que integran la red carretera estatal. Esta definición resulta congruente con el problema público identificado y con el tipo de intervención que desarrolla el programa, ya que permite delimitar claramente el universo susceptible de atención. Asimismo, la unidad de medida utilizada es consistente con la naturaleza de los bienes y servicios generados por el Pp.

No obstante, se identifican áreas de oportunidad en la caracterización y cuantificación de la cobertura. Si bien se encuentra adecuadamente delimitada la longitud total de la red carretera estatal, el Instrumento de Diseño no incorpora una segmentación más detallada que permita distinguir las condiciones físicas de los diferentes tramos, los niveles de deterioro, la intensidad de uso, la conectividad regional, la vulnerabilidad ante fenómenos naturales o la población potencialmente beneficiada por cada intervención. Esta situación limita la capacidad del programa para priorizar objetivamente las inversiones y para medir con mayor precisión los beneficios generados por las obras ejecutadas.

Asimismo, se observa que la definición del área de enfoque atendida no se encuentra plenamente desarrollada en los documentos de diseño. Si bien se reportan las obras ejecutadas durante los ejercicios fiscales 2023 y 2024, no se identifica una metodología formal que permita cuantificar de manera homogénea la proporción de la red carretera efectivamente atendida, ni el grado de cobertura acumulada alcanzada respecto del total de los 862.52 kilómetros de infraestructura estatal.

Por otra parte, aunque el Pp señala que su enfoque es transversal y beneficia a todos los sectores sociales, no se identifican análisis complementarios que permitan estimar el número de usuarios beneficiados, las localidades conectadas, los tiempos de traslado reducidos o los impactos generados en materia de accesibilidad territorial.

Incorporar este tipo de información permitiría fortalecer la medición de cobertura y vincular de manera más clara las intervenciones realizadas con los resultados esperados del programa.

En términos generales, se considera que el Pp identifica de manera adecuada su área de enfoque potencial y objetivo, ya que éstas guardan congruencia con el problema público que se pretende atender y con los bienes y servicios generados por el Pp. Sin embargo, existen oportunidades de mejora relacionadas con la caracterización de la infraestructura susceptible de intervención, la definición del área de enfoque atendida, la medición de la cobertura efectiva y la incorporación de variables que permitan estimar los beneficios generados para la población usuaria de la red carretera estatal.

Por lo anterior, se recomienda complementar la definición actual de cobertura mediante una metodología que permita clasificar los tramos carreteros según sus condiciones físicas, niveles de prioridad y población beneficiada, así como establecer mecanismos para cuantificar anualmente la cobertura efectiva alcanzada y los beneficios generados por las intervenciones realizadas.

Fuentes de información

- Lineamientos para la Elaboración del Diagnóstico de Creación y Modificación de Programas Presupuestarios emitidos por la Secretaría de Planeación, Finanzas y Administración del Gobierno del Estado de Colima
- Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027 del Gobierno del Estado de Colima.
- Instrumento de Diseño (ID) del Pp Diagnóstico para la Creación y Modificación del Pp S98 de los ejercicios fiscales 2023 y 2024.
- Instrumento de Seguimiento del Desempeño (ISD) del Pp (MIR y FTI del Pp S98 de los Ejercicios Fiscales 2023 y 2024).

6.- Con base en la definición de la población potencial y objetivo, ¿la cobertura del Pp es adecuada?

En el caso del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera, resulta metodológicamente adecuado identificar áreas de enfoque potencial, objetivo y atendida, en lugar de población potencial, objetivo y atendida, debido a la naturaleza de los bienes y servicios que genera el programa. De acuerdo con la Metodología del Marco Lógico y los documentos normativos aplicables al diseño de programas presupuestarios, el concepto de población se utiliza cuando la intervención pública está dirigida directamente a personas, hogares, grupos sociales o unidades económicas claramente identificables. En contraste, cuando los bienes o servicios se orientan a la atención de infraestructura, territorio, espacios físicos, ecosistemas o bienes públicos, el concepto adecuado es el de área de enfoque.

En este sentido, el Pp S98 no entrega apoyos, subsidios o servicios directamente a personas específicas, sino que interviene sobre la infraestructura carretera estatal mediante acciones de construcción, modernización, reconstrucción y conservación. Por lo tanto, el objeto directo de la intervención son los tramos carreteros, caminos o infraestructura vial susceptible de atención, mientras que los beneficios a la población ocurren de manera indirecta a través de una mejor movilidad, conectividad y accesibilidad.

Con base en lo anterior, el área de enfoque potencial del Pp corresponde a la población del Estado de Colima que utiliza y se beneficia indirectamente de los 862.52 kilómetros de infraestructura carretera estatal, mientras que el área de enfoque objetivo se refiere a los tramos de la red carretera estatal que presentan necesidades de conservación, rehabilitación o mejoramiento y que son priorizados para intervención durante el ejercicio fiscal.

Durante el ejercicio fiscal 2023, se trabajaron con las siguientes obras:

- Reconstrucción del camino Tecomán-Cofradía de Morelos, en el municipio de Tecomán, del Estado de Colima, del KM 0+000 al KM 3+500, con una meta de 3.5 KMS, con un avance financiero al 100%.
- Reconstrucción para la solución de la falla geológica de la carretera Villa de Álvarez - Minatitlán, en el municipio de Villa de Álvarez, en el Estado de Colima, del KM 34, con una meta de 0.4 KM, con un avance financiero al 100%.

Durante el ejercicio fiscal 2024, se trabajaron con las siguientes obras:

- Aplicación de bacheo superficial aislado de diversos tramos carreteros del Estado de Colima, con un avance financiero al 95%.
- Construcción de laterales en libramiento “Ejército mexicano”, en el municipio de Colima, con un avance financiero al 100%.
- Conservación de infraestructura carretera prioritaria en el Estado de Colima, Red estatal en los municipios Armería, Comala, Cuauhtémoc, Colima, Coquimatlán y Villa de Álvarez, con un avance financiero al 100%.
- Conservación de infraestructura carretera prioritaria en el Estado de Colima, Red estatal en los municipios Ixtlahuacán, Minatitlán, Manzanillo y Tecomán, con un avance financiero al 100%.
- Pavimentación de la Calzada Aguilar en la cabecera municipal de Coquimatlán, Colima, con un avance financiero al 100%.
- Atención a afectaciones de tramos carreteros Puente Negro I y II en Coquimatlán-Jala KM 3+680 y KM 3+730, tras paso del huracán Lidia del 10 de octubre de 2023, con un avance financiero al 100%.
- Atención a afectaciones en tramos carreteros en Puente Niños Héroes-Tulipanés KM 4+00, carretera Villa de Álvarez-Minatitlán KM 35+500 y carretera Villa de Álvarez-Minatitlán del KM 27+000 al 52+00, tras paso del huracán Lidia del 10 de octubre de 2023, con un avance financiero al 100%.

Adicionalmente, la instancia evaluadora considera que las metas de cobertura planteadas por el Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera son razonablemente factibles en función de los recursos financieros identificados durante los ejercicios fiscales evaluados. Lo anterior se sustenta en que, si bien el presupuesto originalmente aprobado para el programa representó únicamente el 4.83 por ciento del presupuesto total de la SEIDUM en 2023 y el 15.51 por ciento en 2024, la ejecución efectiva del programa se fortaleció mediante recursos adicionales provenientes del Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), así como de las contraprestaciones derivadas de proyectos carreteros de cuota ejecutados en la entidad.

Durante el ejercicio fiscal 2023, el programa ejecutó más de 186 millones de pesos para la atención de 3.9 kilómetros de infraestructura carretera mediante obras de reconstrucción, mientras que durante 2024 se ejercieron aproximadamente 198 millones de pesos para la ejecución de acciones de conservación, bacheo, construcción de laterales, pavimentación y atención de afectaciones derivadas del huracán Lidia en diversos municipios del Estado.

En relación con las proyecciones de cobertura, se identificó que la dependencia cuenta con una estrategia operativa de corto plazo para intervenir progresivamente la totalidad de los 862.52 kilómetros que integran la red carretera estatal, considerando las necesidades específicas de cada tramo y el aprovechamiento de recursos derivados de contraprestaciones por la ampliación y modernización de carreteras de cuota. No obstante, esta estrategia no se encuentra formalizada en un documento institucional que establezca metas anuales, indicadores de seguimiento,

estimaciones presupuestarias, prioridades de intervención, riesgos y escenarios alternativos para los próximos ejercicios fiscales.

Desde una perspectiva crítica, se considera que la proyección de atender la totalidad de la red carretera estatal hacia 2027 resulta técnicamente viable únicamente si se mantienen condiciones similares de disponibilidad financiera, capacidad operativa y coordinación institucional observadas durante los ejercicios evaluados. Sin embargo, la ausencia de una estrategia formal de cobertura limita la capacidad de verificar la consistencia de las estimaciones realizadas y de evaluar oportunamente posibles desviaciones respecto a las metas previstas.

Por otra parte, se identifican factores externos que podrían afectar el cumplimiento de las metas de cobertura, entre los que destacan fenómenos hidrometeorológicos, incrementos en los costos de construcción, disponibilidad presupuestaria, modificaciones en los convenios de coordinación con la Federación y necesidades emergentes de reconstrucción derivadas de desastres naturales. Estos elementos no se encuentran suficientemente incorporados dentro de la planeación prospectiva del programa.

En consecuencia, la instancia evaluadora considera que las metas de cobertura son congruentes con el objetivo central del programa y contribuyen a la atención del problema público identificado; sin embargo, existe una oportunidad de mejora para formalizar una estrategia plurianual de cobertura que incluya metas anuales, proyecciones financieras, criterios de priorización, estimaciones de costos unitarios, indicadores de seguimiento y análisis de riesgos. Lo anterior permitiría fortalecer la solidez técnica de las proyecciones, mejorar la planeación de largo plazo y proporcionar mayores elementos para valorar la factibilidad de alcanzar la cobertura total de la red carretera estatal.

Fuentes de información

- Instrumento de Diseño (ID) del Pp Diagnóstico para la Creación y Modificación del Pp S98 de los ejercicios fiscales 2023 y 2024.
- Registros administrativos de la SEIDUM sobre el seguimiento y pago de obras y acciones relacionadas con el Pp S98 de los ejercicios fiscales 2023 y 2024.
- Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos que Celebran la SICT del Gobierno de México y el Gobierno del Estado de Colima a través de la SEIDUM.

SECCIÓN V. PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

SECCIÓN V. PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

7.- ¿Los procedimientos operativos del Pp para la entrega de bienes y servicios se encuentran institucionalizados y adaptados a la población objetivo?

De acuerdo con la Guía para la Optimización, Estandarización y Mejora Continua de Procesos emitida por la Secretaría de la Función Pública, el mapa de procesos constituye una representación gráfica de los procesos institucionales mediante el uso de símbolos estandarizados que permiten visualizar de manera ordenada las actividades, responsables, flujos de información y secuencia de ejecución de cada procedimiento. Esta herramienta, también conocida como diagramación de procesos, tiene como finalidad traducir la información operativa a un formato gráfico que facilite su comprensión, análisis y mejora.

Entre las técnicas de representación más utilizadas se encuentra el Diagrama Detallado de Procesos, el cual permite desagregar cada una de las actividades que integran un proceso, identificando a los actores involucrados, los puntos de decisión, los insumos, productos y flujos de información asociados. Su aplicación facilita la detección de cuellos de botella, duplicidades, actividades sin valor agregado y áreas de oportunidad para optimizar la operación, contribuyendo así a la mejora continua y al fortalecimiento de la eficiencia institucional.

Los procedimientos de la SEIDUM se plasman en su Manual de Procedimientos más reciente, emitido el 25 de marzo de 2020, el cual determina las acciones y obligaciones a realizar entre las Unidades Administrativas de SEIDUM, antes llamado “Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano”, estos procedimientos se utilizan para todos los Programas presupuestarios que opera SEIDUM, entre ellos el Pp S98.

Este Manual se conforma por una parte de procedimientos y una de guías, y fue basado en los lineamientos que en su momento estableció la Secretaría de Administración y Gestión Pública, para dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en el Art. 22 fracción III y VI del Reglamento Interior. Su información se obtuvo del personal encargado de los procesos en la Secretaría.

Algunos de los procesos claves identificados que se utilizan para el Pp S98 se encuentran en el Anexo 2 de la presente Evaluación y a través de la revisión del Manual se describen a continuación:

- **Proceso de Licitación:** A través de la Coordinación de la Unidad de Licitación de Obra Pública, se realiza el procedimiento para licitación a través de convocatoria pública abierta; el procedimiento para la contratación a través de la modalidad de adjudicación directa y el procedimiento para la licitación de obra pública a través del procedimiento de invitación a cuando menos tres personas. Se desprende de la Dirección General de Infraestructura y Desarrollo Urbano. Se describe cada acción de manera clara y bien estructurada.
 - La evidencia documental incluye, entre otros, el resumen de la convocatoria federal, el FO-05-08-08, FO-05-08-02, FO-05-08-03, Expediente Unitario de Obra (Proyecto), Orden de Pago, Sistema CompraNet, FO-05-08-14, Cuadro comparativo de conceptos e insumos. Sus evidencias cuentan con un tiempo de retención de entre 3 a 10 años.
- **La supervisión de las acciones que se realizan en la infraestructura carretera del Estado:** La acción es responsabilidad de la Dirección de Caminos y se describe cada actividad, fase, área responsable, documento probatorio, un diagrama de procedimientos, entre otros. Se desprende de la Dirección General de Infraestructura y Desarrollo Urbano.

- Se describe cada acción de manera clara y bien estructurada. Sus evidencias documentales requieren, entre otros, de oficios, de asignación de obra, listados de requerimientos, reportes fotográficos, expediente de obra, bitácora, reportes, estimaciones y un finiquito.
- **Procedimiento para la administración financiera de la Obra Pública:** A través de la Coordinación Administrativa de Obra Pública se tiene como objetivo administrar y controlar eficientemente los recursos financieros aplicados para la ejecución de la obra pública.
 - Se describe cada acción de manera clara y bien estructurada.

El Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera genera bienes y servicios relacionados con estudios, proyectos ejecutivos, supervisión externa, construcción, modernización, reconstrucción y conservación de infraestructura carretera. De acuerdo con la Teoría del Cambio del Pp, estos procesos se orientan a atender el problema público relativo a que la infraestructura carretera a cargo del Gobierno del Estado es deficiente, mediante la generación de estudios, informes, proyectos ejecutivos e infraestructura carretera construida, modernizada, reconstruida y conservada.

A partir de la revisión documental, se identifican como procesos clave del Pp los siguientes: planeación y programación de obra pública; contratación de estudios técnicos, proyectos ejecutivos y supervisión externa; ejecución de obras de construcción, modernización, reconstrucción y conservación; supervisión de obra; integración de expedientes técnicos; administración financiera de la obra pública; y cierre administrativo mediante estimaciones, finiquitos y actas de entrega-recepción. Estos procesos corresponden con los bienes y servicios reportados en el ISD del programa y permiten observar una secuencia operativa razonable entre la identificación de necesidades, la contratación, la ejecución, la supervisión y la entrega de las obras.

Respecto al grado de institucionalización, se identificó que la SEIDUM cuenta con procedimientos formalizados para la operación de obra pública, particularmente en materia de supervisión de acciones realizadas en infraestructura carretera y administración financiera de la obra pública. El procedimiento de supervisión, a cargo de la Dirección de Caminos, establece actividades, fases, áreas responsables, documentos probatorios y diagramas de procedimientos. Entre las evidencias documentales requeridas se identifican oficios, asignaciones de obra, listados de requerimientos, reportes fotográficos, expedientes de obra, bitácoras, reportes, estimaciones y finiquitos. Asimismo, el procedimiento de administración financiera de la obra pública, a cargo de la Coordinación Administrativa de Obra Pública, tiene como objetivo administrar y controlar los recursos financieros aplicados a la ejecución de obras.

En términos generales, los procedimientos revisados presentan un grado aceptable de estandarización, ya que identifican actividades, responsables y documentos soporte para la ejecución y control de las obras. No obstante, se observa que el Manual de Procedimientos consultado corresponde a la anterior Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, por lo que requiere actualización para reflejar la estructura orgánica, denominación institucional, atribuciones y procesos vigentes de la actual Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. Esta actualización resulta relevante debido a que los procedimientos deben guardar correspondencia con la estructura administrativa vigente y con las responsabilidades actuales de las áreas involucradas.

Desde la perspectiva de plazos, requisitos y formatos, los procedimientos permiten identificar de manera general los documentos que deben integrarse durante la ejecución de las obras; sin embargo, presentan áreas de oportunidad en la definición precisa de tiempos máximos de atención, responsables por etapa, criterios de validación y formatos estandarizados. En particular, aunque se mencionan documentos probatorios como bitácoras, reportes, estimaciones, expedientes de obra y finiquitos, no se advierte que todos los procedimientos establezcan plazos claros para la

integración, revisión, autorización y resguardo de dichos documentos. Esta situación puede limitar la trazabilidad del proceso y dificultar el seguimiento oportuno de la ejecución física y financiera de las obras.

En cuanto a los requisitos, se observa que los procedimientos se encuentran orientados principalmente al cumplimiento administrativo y técnico de la obra pública. Esto resulta pertinente considerando la naturaleza del Pp, cuyo bien o servicio no se entrega mediante apoyos individualizados, sino a través de infraestructura pública que beneficia a una población amplia o área de enfoque. No obstante, se recomienda fortalecer la descripción de requisitos técnicos mínimos para cada tipo de intervención: construcción, modernización, reconstrucción y conservación, con el propósito de mejorar la comparabilidad entre expedientes y facilitar la validación de las obras ejecutadas.

Respecto a los formatos, se identifican documentos de uso operativo para la ejecución y control de las obras, tales como reportes fotográficos, bitácoras, estimaciones, finiquitos y expedientes de obra. Sin embargo, se recomienda revisar si dichos formatos se encuentran homologados, actualizados y disponibles para todas las áreas participantes, así como verificar si incorporan campos suficientes para registrar información sobre ubicación geográfica, tipo de intervención, avance físico, avance financiero, población o área beneficiada, evidencia fotográfica, fecha de inicio, fecha de término, supervisión, observaciones y recepción de obra.

En materia de publicidad y accesibilidad, se identificó que algunos procedimientos y actos vinculados con la contratación de obra pública son consultables en plataformas institucionales y de transparencia, particularmente en lo relativo a procedimientos de licitación y adjudicación. Asimismo, la información pública disponible muestra que la Unidad Estatal de Licitación de Obra Pública publica procesos de contratación asociados a obras de infraestructura, incluyendo procedimientos de SEIDUM. No obstante, la publicidad de los procedimientos no necesariamente implica que éstos sean comprensibles para la ciudadanía, ya que la información suele presentarse en lenguaje técnico-administrativo y orientado a contratistas, servidores públicos o instancias fiscalizadoras.

En relación con la adaptación a la población objetivo, debe considerarse que el Pp S98 no atiende a una población beneficiaria individualizada, sino a un área de enfoque asociada a la red carretera estatal y a las personas usuarias de dicha infraestructura. Por ello, la adaptación de los procedimientos debe valorarse en función de la accesibilidad territorial, la priorización de tramos con mayor necesidad, la atención de riesgos físicos o climáticos, la seguridad vial y la continuidad de la movilidad. Bajo este criterio, los procedimientos operativos permiten generar bienes y servicios adecuados para atender el problema público, aunque no se identifican mecanismos suficientes para incorporar de manera sistemática la opinión de la población usuaria, reportes ciudadanos, diagnósticos participativos o información territorial desagregada que fortalezca la priorización de las intervenciones.

Asimismo, la Guía para la Optimización, Estandarización y Mejora Continua de Procesos de la Secretaría de la Función Pública establece elementos metodológicos para orientar a las instituciones en la optimización, estandarización y mejora continua de sus procesos, por lo que constituye una referencia pertinente para fortalecer los procedimientos operativos del Pp. En este sentido, resulta recomendable que SEIDUM actualice sus procesos incorporando herramientas como diagramas PEPSU, diagramas de flujo, identificación de entradas y salidas, responsables, tiempos, riesgos, puntos de control e indicadores de proceso.

En suma, los procedimientos operativos del Pp S98 se encuentran parcialmente institucionalizados y presentan un grado razonable de estandarización para la generación y entrega de bienes y servicios de infraestructura carretera. No obstante, requieren fortalecerse mediante la actualización del Manual de Procedimientos, la homologación de formatos, la definición precisa de plazos, la incorporación de criterios de priorización y la mejora de la accesibilidad

pública de la información. También se recomienda documentar con mayor claridad la relación entre los procedimientos operativos, los bienes y servicios generados y los resultados esperados por el programa.

Como conclusión, se considera que los procedimientos operativos del Pp son funcionales para la ejecución administrativa, técnica y financiera de las obras; sin embargo, presentan áreas de mejora para consolidarse como procesos plenamente actualizados, estandarizados, accesibles y orientados a resultados. La actualización del Manual de Procedimientos conforme a la estructura vigente de la SEIDUM y a la Guía para la Optimización, Estandarización y Mejora Continua de Procesos permitiría fortalecer la eficiencia operativa, la trazabilidad documental, la transparencia y la calidad en la generación y entrega de los bienes y servicios del programa.

Fuentes de información

- Guía para la Optimización, Estandarización y Mejora Continua de Procesos, emitida por la Secretaría de la Función Pública:
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/56904/Gu_a_para_la_Optimizaci_n_Estandarizaci_n_y_Mejora_Continua_de_Proce_sos.pdf
- Manual de Procedimientos de SEIDUR 2020.

SECCIÓN VI. RESULTADOS DE DESEMPEÑO

SECCIÓN VI. RESULTADOS DE DESEMPEÑO.

8.- De acuerdo con el ISD del Pp, ¿qué avances han realizado en el cumplimiento de metas del Pp?

En esta sección, se analiza el comportamiento del avance de los indicadores de ambos ejercicios fiscales, así como el avance de cumplimientos de los objetivos plasmados en el ISD. Se analiza en términos de eficacia, eficiencia y los resultados de los indicadores que dan cuenta sobre la gestión de los principales procesos operativos y de gestión del Pp. Se incluye el análisis de la suficiencia de los avances para demostrar el progreso en el logro del objetivo central del Pp, así como la correlación con el presupuesto.

De acuerdo al ISD, específicamente, del Pp S98 en su etapa de seguimiento, se analizaron los trimestrales de los ejercicios fiscales 2023 y 2024, en su Ficha Técnica de Monitoreo, se obtuvieron los siguientes resultados del comportamiento y avances de los indicadores de fin, propósito, componentes y actividades.

Ejercicio fiscal 2023

Cuadro 25. Resultados de Indicadores del ISD del Pp S98 en el ejercicio fiscal 2023.						
Indicador	Nombre	Meta	Resultado reportado			
			T1	T2	T3	T4
Fin	Subíndice Precursores, del Índice de Competitividad Estatal (ICE), del Instituto Mexicano de la Competitividad.	16.00 Mantener Posición 16 (Ranking del subíndice Precursores 2021)	0	0	0	0
Propósito	Porcentaje de carreteras en buen estado del Estado de Colima.	20.00 Mantener el 20% de los km carreteros del estado en buen estado.	0	0	0	0
Componentes A	Porcentaje de avance en la realización de estudios, informes y proyectos ejecutivos.	100.00 Realizar el 100 por ciento de los estudios y proyectos contratados	0	0	0	0
Componentes B	Porcentaje de infraestructura carretera atendida con trabajos de construcción.	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de las obras de construcción programadas.	0	0	0	0
Componentes C	Porcentaje de infraestructura carretera atendida con trabajos de modernización.	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de las obras de modernización programadas.	0	0	0	0
Componentes D	Porcentaje de infraestructura carretera atendida con trabajos de reconstrucción.	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de la inversión autorizada.	0	0	0	0
Componentes E	Porcentaje de infraestructura carretera atendida con trabajos de conservación.	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de las obras de conservación programadas.	0	0	0	0
Actividades A 01	Porcentaje de avance en la contratación de estudios técnicos.	100.00 Contratar el 100 por ciento de los estudios autorizados	0	0	0	0
Actividades A 02	Porcentaje de avance en la contratación de proyectos ejecutivos.	100.00 Contratar el 100 por ciento de los proyectos ejecutivos autorizados.	0	0	0	0
Actividades A 03	Porcentaje de avance en la contratación de supervisión externa.	100.00 Contratar el 100 por ciento de las supervisiones externas autorizados	0	0	0	0
Actividades B 01	Porcentaje de avance financiero	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de la inversión autorizada	0	0	0	0
Actividades C 01	Porcentaje de avance financiero	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de la inversión autorizada	0	0	0	0
Actividades C 02	Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra.	100.00 Ejecución del 100 por ciento del recurso comprometido de la obra.	0	0	0	100

Actividades C 03	Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra SEIDUM29.	100.00 Ejecución del 100 por ciento del recurso comprometido de la obra.	0	0	0	0
Actividades D 01	Porcentaje de avance financiero	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de la inversión autorizada.	0	0	0	0
Actividades D 02	Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra SEIDUM30.	100.00 Ejecución del 100 por ciento del recurso comprometido de la obra.	0	0	0	100
Actividades D 03	Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra SEIDUM31.	100.00 Ejecución del 100 por ciento del recurso comprometido de la obra.	0	0	0	100
Actividades E 01	Porcentaje de avance financiero	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de la inversión autorizada.	0	0	0	0
Actividades E 02	Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra SEIDUM32.	100.00 Ejecución del 100 por ciento del recurso comprometido de la obra.	0	0	0	100

Fuente: Elaboración propia con datos de la FTM del Pp S98 para el ejercicio fiscal 2023.

De acuerdo con la información reportada en la Ficha Técnica de Monitoreo del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera para el ejercicio fiscal 2023, se observa que la totalidad de los indicadores establecieron metas anuales definidas, principalmente del 100 por ciento para los niveles de Componentes y Actividades, mientras que los indicadores estratégicos de Fin y Propósito fijaron metas orientadas al mantenimiento de la posición estatal en el Índice de Competitividad Estatal y al porcentaje de carreteras en buen estado, respectivamente.

No obstante, los resultados reportados muestran que la mayoría de los indicadores registran avances nulos durante los tres primeros trimestres y, en diversos casos, tampoco presentan resultados al cierre del ejercicio. Esta situación dificulta determinar con certeza el grado de cumplimiento de las metas programadas y limita la valoración de la eficacia del programa a partir de la información disponible.

Particularmente, los indicadores de Fin, Propósito, Componentes y diversas Actividades presentan registros de avance equivalentes a cero durante todo el ejercicio fiscal. En contraste, únicamente las Actividades C02, D02, D03 y E02 reportan un avance del 100 por ciento en el cuarto trimestre, asociado a la ejecución financiera de obras específicas de modernización, reconstrucción y conservación de infraestructura carretera.

Bajo los criterios de evaluación, los indicadores que alcanzaron el 100 por ciento de cumplimiento se ubican dentro del rango satisfactorio establecido entre el 85 y el 115 por ciento de la meta programada. Sin embargo, la ausencia de resultados reportados para el resto de los indicadores impide verificar si el programa alcanzó los objetivos planteados en los distintos niveles de la MIR y limita el análisis de la eficacia global del Pp.

Existe una inconsistencia entre la ejecución real de obras y los resultados registrados en el ISD, ya que varias actividades reportan 100 por ciento de avance financiero al cierre del ejercicio, mientras que los Componentes asociados permanecen en cero. Esto puede indicar problemas de actualización de la FTM, errores de reporte o debilidades en la lógica de seguimiento del desempeño.

Respecto a la relevancia de los indicadores, se observa que éstos permiten monitorear principalmente la ejecución de obras y el ejercicio financiero asociado; sin embargo, la información disponible resulta insuficiente para determinar en qué medida las acciones ejecutadas contribuyeron efectivamente a mejorar las condiciones de la infraestructura carretera estatal o a incrementar la proporción de carreteras en buen estado, resultado que constituye el objetivo central del programa.

En cuanto a la suficiencia de metas, del análisis de los resultados reportados en la Ficha Técnica de Monitoreo del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera para el ejercicio fiscal 2023, se observa que los avances registrados resultan insuficientes para demostrar de manera integral el progreso hacia el logro del objetivo central del

programa, consistente en que la infraestructura carretera a cargo del Gobierno del Estado sea eficiente. Lo anterior se debe a que los indicadores estratégicos de Fin y Propósito no reportan avances durante el ejercicio fiscal, situación que impide verificar si las acciones realizadas contribuyeron efectivamente al mantenimiento de la competitividad estatal y a la mejora de las condiciones de la red carretera.

Asimismo, los indicadores de Componentes relacionados con la construcción, modernización, reconstrucción, conservación y elaboración de estudios y proyectos ejecutivos tampoco presentan resultados reportados al cierre del ejercicio, a pesar de que se programaron metas de cumplimiento del 100 por ciento. Esta situación limita la capacidad del programa para demostrar documentalmente la generación de los bienes y servicios.

Por otra parte, se identifican avances satisfactorios únicamente en las actividades específicas asociadas a las obras C02, D02, D03 y E02, las cuales alcanzaron un cumplimiento del 100 por ciento del recurso comprometido al cierre del cuarto trimestre. No obstante, estos resultados representan únicamente una parte de las intervenciones realizadas y no permiten, por sí solos, acreditar el cumplimiento integral de los objetivos estratégicos del programa.

En consecuencia, la evidencia disponible muestra una discrepancia entre la ejecución de determinadas obras y el reporte de resultados del sistema de indicadores, lo que sugiere áreas de mejora en los mecanismos de monitoreo y seguimiento del desempeño. Se recomienda fortalecer el proceso de captura y actualización de avances, así como establecer mecanismos de validación que permitan asegurar que los resultados de los indicadores reflejen oportunamente los avances físicos y financieros alcanzados por el programa.

Respecto a la correlación entre el presupuesto ejercido y la generación de bienes y servicios, se observa que los indicadores de actividades vinculados a obras específicas alcanzaron niveles de cumplimiento del 100 por ciento en la ejecución de los recursos comprometidos, lo que sugiere una correspondencia positiva entre la aplicación de los recursos financieros y la conclusión de las intervenciones programadas. Particularmente, las actividades relacionadas con la rehabilitación, reconstrucción y conservación de infraestructura carretera reportaron el ejercicio total de los recursos comprometidos para cada obra.

Sin embargo, la mayoría de los indicadores del programa se encuentran formulados en términos de cumplimiento financiero o número de obras ejecutadas, sin incorporar variables que permitan medir la magnitud física de las intervenciones, tales como kilómetros atendidos, superficie rehabilitada o incremento en la calidad de la infraestructura. Esta situación dificulta determinar con precisión la eficiencia del gasto público y la relación entre los recursos ejercidos y los resultados obtenidos.

Adicionalmente, la ausencia de avances reportados en diversos indicadores de Componentes y Actividades limita la posibilidad de establecer una correlación robusta entre el presupuesto ejercido y los bienes y servicios efectivamente entregados. Por ello, si bien existe evidencia de ejecución financiera en determinadas obras, la información disponible resulta insuficiente para valorar integralmente la eficiencia del programa y determinar el costo relativo de los productos generados.

En este sentido, se recomienda fortalecer la integración de indicadores físicos y financieros complementarios que permitan medir simultáneamente el avance presupuestario y los resultados tangibles de las obras ejecutadas, favoreciendo una mejor valoración de la eficiencia y el desempeño del programa.

Ejercicio fiscal 2024

Cuadro 26: Resultados de Indicadores del ISD del Pp S98 en el ejercicio fiscal 2024.						
Indicador	Nombre	Meta	Resultado reportado			
			T1	T2	T3	T4
Fin	Subíndice Precursores, del Índice de Competitividad Estatal (ICE), del Instituto Mexicano de la Competitividad.	16.00 Mantener Posición 16 (Ranking del subíndice Precursores 2021).	0	0	0	0
Propósito	Porcentaje de carreteras en buen estado del Estado de Colima.	20.00 Mantener el 20% de los km carreteros del estado en buen estado.	0	0	0	0
Componentes C-001	Porcentaje de avance en la realización de estudios, informes y proyectos ejecutivos	100.00 Realizar el 100 por ciento de los estudios y proyectos contratados	0	0	0	0
Componentes C-002	Porcentaje de avance financiero	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de la inversión autorizada.	0	0	0	0
Actividades C-001 A-01	Porcentaje de avance en la contratación de estudios técnicos.	100.00 Contratar el 100 por ciento de los estudios autorizados.	0	0	0	0
Actividades C-001 A-02	Porcentaje de avance en la contratación de proyectos ejecutivos.	100.00 Contratar el 100 por ciento de los proyectos ejecutivos autorizados.	0	0	0	0
Actividades C-001 A-03	Porcentaje de avance en la contratación de supervisión externa.	100.00 Contratar el 100 por ciento de las supervisiones externas autorizados.	0	0	0	0
Actividades C-002 A-01	Porcentaje de avance en la ejecución de obras de construcción de infraestructura carretera.	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de las obras autorizadas.	0	0	0	0
Actividades C-002 A-02	Porcentaje de avance financiero de obras de modernización de infraestructura carretera.	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de las obras autorizadas	0	0	0	0
Actividades C-002 A-03	Porcentaje de avance financiero de obras de reconstrucción de infraestructura carretera	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de las obras autorizadas.	0	0	0	0
Actividades C-002 A-04	Porcentaje de avance financiero de obras de conservación de la infraestructura carretera.	100.00 Ejecutar el 100 por ciento de las obras autorizadas.	0	0	100	0
Actividades C-002 A-05	Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra SEIDUM16.	100.00 Ejecución del 100 por ciento del recurso comprometido de la obra.	100	100	100	0
Actividades C-002 A-06	Porcentaje financiero de avance en la ejecución de obra SEIDUM17.	100.00 Ejecución del 100 por ciento del recurso comprometido de la obra.	0	46.83	100	0

Fuente: Elaboración propia con datos de la FTM del Pp S98 para el ejercicio fiscal 2024.

Con la información de la FTM 2024 se observa una situación similar a la identificada en 2023, la mayoría de los indicadores presentan una meta anual del 100 por ciento, pero reportan avances nulos durante el ejercicio, con excepción de algunas actividades específicas relacionadas con obras de conservación y rehabilitación carretera.

Se observa que la totalidad de los indicadores estratégicos y de gestión establecieron metas anuales definidas, principalmente orientadas a alcanzar un cumplimiento del 100 por ciento en la realización de estudios, contratación de servicios especializados, ejecución de obras y ejercicio de recursos autorizados. Asimismo, los indicadores de Fin y Propósito mantuvieron como metas conservar la posición 16 en el Subíndice de Competitividad Estatal y mantener el 20 por ciento de la red carretera estatal en buen estado, respectivamente.

No obstante, al analizar los avances reportados se identifica que los indicadores de Fin, Propósito, Componentes C-001 y C-002, así como las actividades relacionadas con la contratación de estudios técnicos, proyectos ejecutivos, supervisión externa y ejecución de obras de construcción, modernización y reconstrucción, registran avances nulos durante todo el ejercicio fiscal. Esta situación impide verificar documentalmente el cumplimiento de las metas comprometidas y limita la valoración de la eficacia del programa.

Por otra parte, las actividades A-04, A-05 y A-06 del Componente C-002 presentan avances relevantes. La actividad A-04, correspondiente a la ejecución de obras de conservación de infraestructura carretera, reporta un avance del 100 por ciento durante el tercer trimestre. Asimismo, la actividad A-05, relativa a la rehabilitación de la carretera estatal Comala-Cofradía de Suchitlán, registró avances del 100 por ciento durante los tres primeros trimestres del ejercicio. Finalmente, la actividad A-06, referente a la aplicación de renivelaciones y bacheo superficial aislado en diversos tramos carreteros del estado, reportó un avance progresivo de 48.3 por ciento en el segundo trimestre y 100 por ciento en el tercero.

Considerando el criterio de cumplimiento satisfactorio entre el 85 y 115 por ciento de la meta programada, las actividades A-04, A-05 y A-06 del Componente C-002, alcanzaron niveles adecuados de desempeño. Sin embargo, debido a que los indicadores estratégicos y la mayoría de los indicadores de Componentes permanecen sin resultados reportados, no es posible afirmar que el programa haya demostrado plenamente el cumplimiento de sus objetivos sustantivos durante el ejercicio fiscal 2024.

Desde la perspectiva de relevancia, los avances observados en las actividades de rehabilitación y conservación son consistentes con la naturaleza del programa y contribuyen directamente a la mejora de la infraestructura carretera estatal. No obstante, la ausencia de resultados reportados en los indicadores de Propósito limita la posibilidad de demostrar que dichas intervenciones generaron cambios efectivos en el porcentaje de carreteras en buen estado o en las condiciones generales de movilidad y conectividad.

En cuanto a la suficiencia de las metas, los avances registrados durante el ejercicio fiscal 2024 permiten constatar la ejecución de determinadas acciones de rehabilitación y conservación de infraestructura carretera; sin embargo, resultan insuficientes para demostrar integralmente el logro del objetivo central del Programa presupuestario S98. Lo anterior obedece a que los principales indicadores estratégicos, encargados de medir los resultados y efectos de la intervención pública, no presentan avances reportados al cierre del ejercicio.

La ausencia de resultados en los niveles de Fin y Propósito impide verificar si las acciones ejecutadas contribuyeron efectivamente a mantener o mejorar las condiciones de la infraestructura carretera estatal y, en consecuencia, a incrementar la competitividad y conectividad de la entidad. Asimismo, la falta de avances reportados en los Componentes limita la trazabilidad entre las actividades realizadas y los bienes y servicios efectivamente entregados.

La correlación entre el presupuesto ejercido y la generación de bienes y servicios puede observarse parcialmente en los indicadores de las actividades A-04, A-05 y A-06 del Componente C-002, las cuales muestran avances físicos y financieros asociados a la ejecución de obras de conservación y rehabilitación carretera. Los resultados reportados sugieren que los recursos asignados a dichas intervenciones se tradujeron en la realización efectiva de las acciones programadas, alcanzando niveles de cumplimiento del 100 por ciento respecto de las metas establecidas.

Sin embargo, la información contenida en el ISD no permite realizar una valoración integral de la eficiencia del gasto debido a que la mayoría de los indicadores se limitan a medir porcentajes de cumplimiento o avances financieros, sin incorporar variables que reflejen la magnitud física de las obras ejecutadas, tales como kilómetros rehabilitados, superficie atendida o longitud de tramos intervenidos. Asimismo, la ausencia de resultados reportados en diversos

componentes dificulta establecer una relación directa entre el presupuesto ejercido y los bienes y servicios efectivamente entregados. En consecuencia, aunque existe evidencia de ejecución financiera y física en determinadas obras, la información disponible resulta insuficiente para determinar con precisión el nivel de eficiencia alcanzado por el programa. Se recomienda incorporar indicadores complementarios que permitan medir simultáneamente el ejercicio de los recursos y los productos generados, fortaleciendo así la capacidad del programa para demostrar la relación entre el gasto público y los resultados obtenidos.

Se recomienda que la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad analice la viabilidad técnica y presupuestaria de integrar el Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera con otros Programas presupuestarios que presenten objetivos, procesos operativos, población o área de enfoque, bienes y servicios, así como mecanismos de seguimiento similares o complementarios. Lo anterior, considerando que diversas acciones ejecutadas por la dependencia se encuentran orientadas al desarrollo, conservación, modernización y mejoramiento de infraestructura pública, lo que puede generar duplicidades en la planeación, seguimiento y evaluación de resultados.

La integración de programas con objetivos convergentes podría contribuir a fortalecer la lógica de intervención institucional, simplificar la estructura programática, optimizar los procesos de gestión y seguimiento del desempeño, así como mejorar la asignación y focalización de los recursos públicos. Asimismo, permitiría contar con indicadores más robustos que reflejen de manera integral los resultados alcanzados en materia de infraestructura, evitando la fragmentación de objetivos y metas entre distintos programas presupuestarios.

Esta medida podría favorecer una mejor articulación entre la planeación estratégica y la programación presupuestaria, fortaleciendo el enfoque de Gestión para Resultados y facilitando la generación de evidencia sobre la contribución de la SEIDUM al desarrollo territorial, la conectividad y la competitividad del estado. No obstante, previo a cualquier proceso de integración, se recomienda realizar un análisis de complementariedades, coincidencias y atribuciones institucionales, con el fin de asegurar que la eventual fusión preserve la claridad de los objetivos, la trazabilidad de los recursos y la medición adecuada de los resultados.

9.- De la Información de desempeño del Pp disponible, ¿Cómo se han empleado sus resultados?

De la revisión realizada a la información de desempeño disponible del Pp S98 Infraestructura Carretera, no se identificaron evaluaciones externas previas específicas al programa durante los últimos cinco ejercicios fiscales, ni evidencia pública suficiente sobre Aspectos Susceptibles de Mejora formalmente derivados de evaluaciones anteriores al Pp. En este sentido, no fue posible verificar la existencia de un mecanismo documentado de seguimiento de ASM asociado directamente al programa, ni acreditar plazos de atención, avances o resultados derivados de recomendaciones previamente emitidas.

No obstante, sí se identificaron ejercicios de revisión, seguimiento y control relacionados con la ejecución de recursos y obras de infraestructura pública a cargo de la SEIDUM, los cuales constituyen insumos relevantes para valorar el uso de la información de desempeño. Entre estos destacan la información reportada en el Informe de Gobierno, los procedimientos de contratación publicados en plataformas de transparencia y los instrumentos asociados al Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos celebrado con la SICT para la conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

En particular, la información de desempeño del programa se ha utilizado principalmente para monitorear el avance financiero y físico de las obras programadas, dar seguimiento al ejercicio de los recursos autorizados, reportar avances institucionales y alimentar los instrumentos de seguimiento del desempeño. Asimismo, entre 2023 y 2024 se observan

ajustes en la estructura de los indicadores del programa, lo que permite inferir un uso parcial de la información generada para reorganizar la medición de Componentes y Actividades; sin embargo, dichos ajustes no se encuentran acompañados de evidencia documental que los vincule formalmente con recomendaciones o ASM derivados de evaluaciones previas.

Respecto de auditorías y otros ejercicios de revisión realizados durante los últimos cinco ejercicios fiscales, se identificó la Auditoría de Cumplimiento de Programas Sustantivos y Legalidad, clave DC-AI-05, practicada a los Recursos Públicos Federales del Programa de Infraestructura de Caminos Rurales y Carreteras en el Estado de Colima del ejercicio fiscal 2023. Dicha auditoría tuvo como objetivo verificar el cumplimiento de las disposiciones normativas aplicables al ejercicio de los recursos federales destinados a infraestructura carretera. Como resultado de la revisión, se determinó que la entidad cumplió con las disposiciones legales, normativas y administrativas aplicables, por lo que la auditoría concluyó sin observaciones, recomendaciones ni acciones correctivas derivadas.

En este caso, al no haberse generado observaciones o recomendaciones, no resulta procedente analizar tiempos de atención o evidencias de cumplimiento. No obstante, el resultado favorable constituye evidencia de que los mecanismos de control interno, gestión administrativa y cumplimiento normativo implementados para el ejercicio de los recursos auditados fueron suficientes para satisfacer los criterios de revisión establecidos por la instancia fiscalizadora.

Asimismo, se identificó que el Órgano Superior de Auditoría y Fiscalización Gubernamental del Estado de Colima (OSAFIG) realiza de manera recurrente auditorías al Programa Normal de Gobierno (PNG), dentro de las cuales se revisan de forma general las obras públicas ejecutadas por la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. Aunque estas auditorías no se encuentran dirigidas específicamente al Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera, sí constituyen mecanismos de control y fiscalización que permiten verificar aspectos relacionados con la planeación, contratación, ejecución, supervisión, integración documental y ejercicio de los recursos públicos destinados a la obra pública estatal.

Derivado de la información disponible, no se identificó evidencia documental que permita vincular de manera directa observaciones, recomendaciones específicas emitidos por OSAFIG al Programa presupuestario S98 durante los ejercicios fiscales evaluados. Sin embargo, estos ejercicios de fiscalización representan una fuente relevante de información para fortalecer la transparencia, la rendición de cuentas y la mejora continua de los procesos operativos asociados a la ejecución de infraestructura carretera.

En términos generales, puede concluirse que la información de desempeño disponible ha sido utilizada principalmente para fines de seguimiento físico-financiero, control administrativo, cumplimiento normativo y rendición de cuentas. No obstante, la información disponible permite identificar áreas de mejora que deberían incorporarse como recomendaciones de la presente evaluación, particularmente en materia de trazabilidad documental, definición de medios de verificación, integración de expedientes de obra, clasificación adecuada de indicadores, incorporación de supuestos en la MIR y fortalecimiento de indicadores orientados a resultados.

En conclusión, la información de desempeño del Pp S98 ha sido utilizada principalmente con fines de seguimiento administrativo, presupuestario y de reporte institucional. No obstante, no se identificó evidencia suficiente de que dicha información se haya empleado de manera sistemática para la formulación, atención y seguimiento de ASM derivados de evaluaciones externas previas.

SECCIÓN VII. TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS

SECCIÓN VII. TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS

10.- ¿Qué tan accesible y comprensible es la información pública del Pp para garantizar la transparencia y fomentar la rendición de cuentas?

La información pública disponible del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera presenta un nivel medio-alto de accesibilidad y comprensibilidad, lo que permite cumplir de manera parcial con los principios de transparencia y rendición de cuentas.

La justificación jurídica del ejercicio de transparencia de SEIDUM se basa en el Artículo 29 y Artículo 20 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Colima, Capítulo II. De los sujetos obligados y sus responsabilidades.

De acuerdo al Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos del Estado de Colima, en su acuerdo de modificación del día 30 de marzo del 2022, se establecen la aplicabilidad de las fracciones del Artículo 29 y 30 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Colima. Las fracciones aplicables para SEIDUM son las siguientes: I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, IX BIS, X, XI, XII, XIII, XVII, XVIII, XIX, XX, XXVI, XXVII, XXVIII, XXIX, XXX, XXXII, XXXIII, XXXIV, XXXV, XXXVI, XXXVII, XXXIX, XL, XLI, XLIII, XLV, XLVI, XLVIII del Artículo 29. Y del Artículo 30 el Formato inciso f).

De acuerdo con el Artículo 29, “Conforme lo dispone la Ley General, los sujetos obligados a que se refiere la presente Ley deberán poner a disposición del público, difundir y actualizar, en forma permanente y por Internet, la siguiente información:”. Sus fracciones evaluadas de acuerdo a la página web oficial de SEIDUM, se presenta lo siguiente:

Cuadro 27: Tabla de Aplicabilidad y Cumplimiento del Artículo 29 de Acceso a la Información Pública de la SEIDUM.		
Fracción	Concepto	Observaciones
Fracción I	Sobre el marco normativo	Se encuentra actualizado hasta el año 2025, y es de fácil acceso.
Fracción II	Sobre la estructura orgánica	Su manual de organización y organigrama se encuentran desactualizados, correspondientes a la administración anterior.
Fracción III	Facultades de cada área	Al dar clic en “Facultades de cada área” se muestra el botón deshabilitado. Actualizado hasta el 2025.
Fracción IV	Metas y objetivos de los programas operativos	Al dar clic en “Metas y objetivos de las Áreas” se muestra el botón deshabilitado. Actualizado al 2026.
Fracción V	Los indicadores relacionados con temas de interés público o trascendencia social que conforme a sus funciones deban establecer	Al dar clic en “Indicadores relacionados con temas de interés” se muestra el botón deshabilitado. Actualizado hasta el 2024.
Fracción VI	Los indicadores que permitan rendir cuenta de sus objetivos y resultados	Al dar clic en “Indicadores de objetivos y resultados” se muestra el botón deshabilitado. Actualizado hasta el 2024.
Fracción VII	Directorio completo de todas las personas servidoras públicas	Actualizado hasta el 2023.
Fracción VIII	Remuneración bruta y neta de todas las personas servidoras públicos.	Al dar clic en “Remuneración bruta y neta de todos los servidores público” se muestra el botón deshabilitado. Actualizado hasta el 2024.
Fracción IX	Perfil de puestos	Actualizado hasta el 2023.
Fracción IX Bis	Declaraciones patrimoniales, de intereses e impuestos	No aplica.

Fracción X	Gastos de representación y viáticos	Sólo se encuentra la información de 2022 y 2023. Al dar clic en “Gastos de representación y viáticos” se muestra el botón deshabilitado.
Fracción XI	Plazas vacantes y ocupadas	Al dar clic en “Plazas vacantes del personal de base y de confianza” se muestra el botón deshabilitado. Actualizado hasta el 2023.
Fracción XII	Contrataciones de servicios por honorarios	Los reportes trimestrales no son visibles para identificar al año al que pertenecen a simple vista. No está actualizada.
Fracción XIII	Datos de la Unidad de Transparencia	Al dar clic en “Unidad de Transparencia” se muestra el botón deshabilitado. Del 2022 al 2025, aunque no son visibles los datos del año al que corresponden.
Fracción XIV	Concursos para ocupar cargos públicos	Actualizado al 2025.
Fracción XV	Información de los programas de subsidios, estímulos y apoyos	Actualizado al 2025. Información por trimestre incompleta.
Fracción XVI	Normatividad laboral	Actualizado al 2025. Incluye recursos públicos entregados al sindicato.
Fracción XVII	Información circular y sanciones administrativas.	Actualizado hasta el 2023.
Fracción XVIII	Listados de personas servidoras públicas con sanciones administrativas definitivas	Hay un año, que se infiere ser el 2024, con los botones a cada trimestre deshabilitados. Al dar clic en “Listados de personas servidoras públicas con sanciones administrativas definitivas” se muestra el botón deshabilitado. Incluye 2 años fiscales.
Fracción XIX	Servicios ofrecidos	Algunos botones de información trimestral se encuentran deshabilitados. Actualizado al 2025.
Fracción XX	Trámites ofrecidos	Actualizado del 2022 al 2025, aunque no son visibles los datos del año al que corresponden.
Fracción XXI	Presupuesto asignado – cuenta pública, ejercicio de los egresos presupuestarios.	Actualizado al 2025. Y el ejercicio de los egresos presupuestarios actualizado al 2023. En el año 2024 se menciona “Esta información no se encuentra disponible en virtud que fue retirado el formato Excel de las obligaciones del sujeto responsable”. La información es limitada.
Fracción XXVI	Criterios, convocatorias y listado de personas o morales	Actualizado al 2025.
Fracción XXVII	Las concesiones, contratos, convenios, permisos, licencias o autorizaciones otorgadas.	Actualizado al 2025. Diseño sin mantenimiento.
Fracción XXVIII	Procedimientos de adjudicación directa.	Actualizado al 2025. Los botones están deshabilitados.
Fracción XXIX	Los informes que por disposición legal generen los sujetos obligados.	Actualizado al 2024. Botones de trimestres son obstruidos en su visualización.
Fracción XXX	Las estadísticas que generen en cumplimiento de sus facultades, competencias o funciones con la mayor desagregación posible.	El botón de “estadísticas generales” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2024. Botones de trimestres son obstruidos en su visualización.
Fracción XXXII		El botón de “padrones de contratistas” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2025. Botones de trimestres son obstruidos en su visualización.
Fracción XXXVIII	Los convenios de coordinación y de concertación con los sectores social y privado.	El botón de “convenios de coordinación y concentración” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2025.
Fracción XXXIV	El inventario de bienes muebles e inmuebles en posesión y propiedad.	Actualizado al 2023. El botón de “inventario de bienes muebles” se encuentra inhabilitado.
Fracción XXXV	Las recomendaciones emitidas por los órganos públicos del Estado Mexicano u organismos internacionales garantes de los derechos humanos, así como las acciones que han llevado a cabo para su atención.	El botón de “Recomendaciones de Organismos internacionales de derechos humanos” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2025.

Fracción XXXVI	Las resoluciones y laudos que se emitan en procesos o procedimientos seguidos en forma de juicio, en que sea parte el sujeto obligado.	El botón de “Resoluciones y laudos” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2025. Botones de trimestres son obstruidos en su visualización.
Fracción XXXVII	Los mecanismos de participación ciudadana.	El botón de “Mecanismos de Participación Ciudadana” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2025.
Fracción XXXIX	La integración del Comité de Transparencia, así como sus actas y resoluciones.	Actualizado al 2025.
Fracción XL	Todas las evaluaciones y encuestas que hagan los sujetos obligados a programas financiados con recursos públicos.	El botón de “Evaluaciones y encuestas” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2024.
Fracción XLI	Los estudios financiados con recursos públicos.	El botón de “Estudios financiados” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2025.
Fracción XLII	El listado de jubilados y pensionados y el monto que reciben.	Actualizado parcialmente al 2025.
Fracción XLIII	Los ingresos recibidos por cualquier concepto.	Actualizado parcialmente al 2025.
Fracción XLIV	Donaciones hechas a terceros en dinero o en especie.	El botón de “Donaciones en especie” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2025.
Fracción XLV	El catálogo de disposición y guía de archivo documental.	El botón de “instrumentos archivísticos” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2025.
Fracción XLVI	Las actas de sesiones ordinarias y extraordinarias, así como las opiniones y recomendaciones que emitan, en su caso, los consejos consultivos.	El botón de “actas del consejo consultivo” se encuentra inhabilitado. Actualizado al 2025.
Fracción XLVIII	Solicitud de intervención de comunicaciones.	Actualizado al 2025.

Fuente: Elaboración propia con datos de la página de internet: <https://www.col.gob.mx/seidum>.

Adicionalmente, el artículo 30 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Colima establece que aquellos sujetos obligados que no dispongan de los medios necesarios para cumplir directamente con las obligaciones de publicación previstas en el artículo 29 deberán hacerlo a través del sujeto obligado responsable de supervisar sus actividades o de aquel del que reciban recursos públicos. En consecuencia, la disponibilidad, accesibilidad y actualización de la información pública constituyen elementos fundamentales para garantizar la transparencia y la rendición de cuentas.

Bajo este marco normativo, se llevó a cabo una revisión de las obligaciones de transparencia publicadas por la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad, cuyos resultados se presentan de manera sintética en el cuadro siguiente.

Cuadro 28: Tabla de Aplicabilidad y Cumplimiento del Artículo 30 de Acceso a la Información Pública de la SEIDUM.

Fracción	Concepto	Observaciones
Fracción I.a	Plan Estatal de Desarrollo	No se presenta información en ninguno de los años señalados. Vacío de información.
Fracción I.b	Presupuesto de egresos y fórmulas de distribución	No se localizaron formatos de presupuesto, fórmulas de distribución ni Acuerdo de Participaciones. Incumplimiento relevante.
Fracción I.c	Expropiaciones	2018–2020 reportan “no se generaron”. Cumplimiento formal por inexistencia de información.
Fracción I.d	Créditos fiscales cancelados/condonados	No hay información publicada. En estadísticas se reporta “no generado”. Falta claridad entre inexistencia y omisión.
Fracción I.e	Notarios públicos	Solo se reporta inexistencia de sanciones en 2020. No se presenta información completa sobre habilitaciones ni procesos.
Fracción I.f	Desarrollo urbano, ordenamiento territorial y uso de suelo	Es el rubro más completo. Hay información desde 2019 hasta 2025 (incluye licencias, planes, usos de suelo). Sin embargo, está fragmentada, con periodos incompletos y actualización irregular.
Fracción I.g	Disposiciones administrativas	No se encontró información en ningún ejercicio. Vacío total.
Fracción I.h	Gastos de viajes oficiales	No se presenta información. Incumplimiento en transparencia.
Fracción II	Seguridad pública	No es competencia de la SEIDUM conforme a la Tabla de Aplicabilidad.
Fracción III.a	Atlas estatal de riesgos	No se encontró información publicada.
Fracción III.b	Medidas de protección civil	Sin evidencia de publicación.
Fracción III.c	Refugios y rutas de evacuación	No se identifica información disponible.
Fracción III.d	Apoyos en contingencias	No se presenta información.
Fracción III.e	Informes de contingencias	2018–2020 reportan “no se generó información”. Cumplimiento formal por inexistencia.

Fuente: Elaboración propia con datos de la página de internet: <https://www.col.gob.mx/seidum>.

La SEIDUM cuenta con una página web oficial del Gobierno del Estado de Colima, a través del siguiente link: <https://www.col.gob.mx/seidum>. De manera general se pueden encontrar los hipervínculos que llevan a la Misión, Visión, Organigrama, Objetivos, Código de Ética, Control Interno y el Marco Jurídico. Sin embargo, algunos se encuentran desactualizados, con la información de la administración anterior, sin mencionar los cambios estructurales actuales; este es el caso del Organigrama y el Manual de Organización

La información pública relacionada con el Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera presenta un nivel de accesibilidad y comprensibilidad medio, por lo que contribuye de manera parcial al cumplimiento de los principios de transparencia y rendición de cuentas. Lo anterior se sustenta en la revisión de las obligaciones de transparencia previstas en los artículos 29 y 30 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Colima, así como en la información disponible en el portal institucional de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad.

Como principal fortaleza, se identificó que la dependencia mantiene disponible una proporción importante de la información institucional requerida por la normatividad, incluyendo marco normativo, estructura organizacional, procesos de contratación, convenios, presupuesto, integración del Comité de Transparencia y diversos instrumentos administrativos. Asimismo, varios apartados presentan información actualizada hasta los ejercicios fiscales 2024 y 2025, lo que evidencia esfuerzos institucionales para dar cumplimiento a las obligaciones de transparencia.

Sin embargo, la accesibilidad efectiva de la información se ve limitada por diversos factores. Se identificaron múltiples apartados con botones deshabilitados, enlaces inactivos, información incompleta o desactualizada, particularmente en temas relacionados con indicadores de desempeño, metas institucionales, remuneraciones, viáticos, plazas vacantes, evaluaciones, estudios financiados con recursos públicos, estadísticas institucionales y procedimientos de

adjudicación. Estas limitaciones dificultan que las personas usuarias puedan acceder de manera oportuna y completa a la información necesaria para conocer el desempeño institucional y los resultados del programa.

Desde la perspectiva de la comprensibilidad, se observó que la información disponible se encuentra orientada principalmente al cumplimiento de obligaciones normativas y administrativas, utilizando formatos técnicos que pueden resultar complejos para personas que no están familiarizadas con la gestión pública. Adicionalmente, en varios apartados no es posible identificar de forma inmediata el ejercicio fiscal al que corresponde la información publicada, mientras que en otros casos la información se encuentra fragmentada entre distintos periodos o formatos, dificultando su interpretación y seguimiento.

Respecto al Programa presupuestario S98, se identificó que existe información relacionada con contratación de obras, convenios, ejercicio presupuestario y algunas obligaciones de transparencia; sin embargo, la información específica sobre resultados, indicadores de desempeño, metas alcanzadas, evaluaciones, auditorías y seguimiento de recomendaciones es limitada o presenta problemas de acceso. Esta situación reduce la capacidad de la ciudadanía para conocer con claridad cómo se ejercen los recursos públicos, cuáles son los resultados obtenidos y en qué medida las obras ejecutadas contribuyen al mejoramiento de la infraestructura carretera estatal.

Particularmente relevante resulta la identificación de vacíos de información en diversas fracciones del artículo 30, donde no fue posible localizar información relacionada con instrumentos de planeación, distribución presupuestaria, disposiciones administrativas, gastos de viajes oficiales, atlas de riesgos, medidas de protección civil y otros elementos que podrían fortalecer la transparencia institucional. Asimismo, en algunos casos no existe claridad sobre si la ausencia de información deriva de la inexistencia de registros o de una omisión en su publicación.

En términos generales, se concluye que la SEIDUM cumple de manera parcial con los criterios de accesibilidad y comprensibilidad de la información pública. Si bien existe una cantidad considerable de información disponible en el portal institucional, las deficiencias identificadas en materia de actualización, funcionalidad de los enlaces, integridad de la información y orientación a resultados limitan el potencial de la transparencia como mecanismo efectivo de rendición de cuentas.

En consecuencia, se recomienda fortalecer la publicación de información relacionada con el desempeño del Programa presupuestario S98, mejorar la experiencia de consulta del portal institucional, asegurar la funcionalidad de los enlaces y promover formatos de difusión más accesibles para la ciudadanía, tales como tableros de indicadores, reportes ejecutivos, mapas interactivos de obras y visualizaciones de resultados.

Fuentes de información

Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Colima
Portales de transparencia de la SEIDUM: <https://www.col.gob.mx/seidum/Transparencia>
Página de internet de la SEIDUM: <https://www.col.gob.mx/seidum>

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES.

La presente evaluación se realizó con el propósito de generar información estratégica que contribuya a la mejora del diseño, la gestión y los resultados del Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera. En términos generales, la Evaluación de Consistencia y Resultados permitió identificar que el programa constituye una intervención estratégica para el Estado de Colima, debido a su contribución al fortalecimiento de la conectividad territorial, la movilidad de personas y mercancías, la seguridad vial y el desarrollo económico regional. Asimismo, se constató su alineación general con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027 y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, particularmente con el ODS 9 relativo al desarrollo de infraestructura resilientes y de calidad.

En materia de planeación, el programa presenta una vinculación razonable con los instrumentos de planeación estatal y sectorial, así como con la misión institucional de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad. No obstante, se identificaron áreas de oportunidad para fortalecer la incorporación explícita de enfoques transversales relacionados con la sostenibilidad, la resiliencia ante el cambio climático, el ordenamiento territorial y otros elementos contemplados en los instrumentos de planeación de mayor jerarquía.

Respecto al diseño del programa, se observó que la estructura general del Instrumento de Diseño mantiene congruencia con la lógica de intervención planteada y permite identificar una relación causal entre el problema público, las actividades desarrolladas, los bienes y servicios generados y los resultados esperados.

En cuanto al seguimiento del desempeño, se determinó que el Instrumento de Seguimiento del Desempeño proporciona información útil para monitorear el cumplimiento de metas físicas y financieras; sin embargo, presenta debilidades relacionadas con la consistencia técnica de algunos indicadores, la clasificación entre indicadores estratégicos y de gestión, la definición de medios de verificación y la incorporación de supuestos. Asimismo, se observó que varios indicadores privilegian la medición de avances operativos y financieros, mientras que la medición de resultados e impactos derivados de las obras ejecutadas continúa siendo limitada.

No obstante, el análisis integral evidenció áreas de oportunidad importantes en distintos componentes del programa. En particular, se identifican debilidades en la consolidación de la teoría del cambio, en la claridad y consistencia de los instrumentos de planeación, así como en el seguimiento efectivo de los indicadores de desempeño, debido a que la gran mayoría de los indicadores de desempeño se reportaron con 0 por ciento de avances. La limitada disponibilidad de información, los avances nulos o no reportados en diversos indicadores y la falta de mecanismos sistemáticos para el uso de resultados en la toma de decisiones representan retos relevantes que inciden en la capacidad del programa para demostrar su desempeño e impacto.

En materia operativa, el programa cuenta con procedimientos institucionalizados para la planeación, contratación, supervisión y ejecución de obras públicas, sustentados en la normatividad aplicable. Sin embargo, se identificaron oportunidades para fortalecer la documentación de procesos, la sistematización de información y la generación de evidencia que permita vincular de manera más clara los procesos operativos con los resultados obtenidos.

Respecto a los resultados del desempeño, se observó que durante los ejercicios fiscales 2023 y 2024 el programa logró ejecutar recursos significativos destinados a la construcción, reconstrucción, modernización y conservación de infraestructura carretera. Estas acciones contribuyeron al mantenimiento y mejoramiento de la red carretera estatal; sin embargo, la evidencia disponible se concentra principalmente en el cumplimiento de metas físicas y financieras,

existiendo una limitada medición de los efectos generados en variables como conectividad, accesibilidad, reducción de tiempos de traslado, seguridad vial, competitividad territorial y calidad de vida de la población.

Por otra parte, en materia de transparencia y rendición de cuentas se identificó que la Secretaría dispone de mecanismos institucionales para la publicación de información pública y el cumplimiento de obligaciones de transparencia. No obstante, se detectaron áreas de oportunidad relacionadas con la actualización de información, funcionalidad de enlaces, disponibilidad de indicadores de desempeño, publicación de evaluaciones y acceso a información orientada a resultados, aspectos que limitan la capacidad de la ciudadanía para conocer integralmente el desempeño del programa y ejercer una vigilancia efectiva sobre el uso de los recursos públicos.

En términos generales, se concluye que el Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera presenta un nivel adecuado de consistencia entre su planeación, diseño y operación, y que constituye un instrumento relevante para el desarrollo de infraestructura estratégica en el Estado de Colima. Sin embargo, para fortalecer su orientación a resultados y maximizar su contribución al desarrollo estatal, resulta necesario robustecer los mecanismos de planeación, seguimiento, medición de resultados, transparencia y documentación de evidencias, de manera que la toma de decisiones se sustente cada vez más en información objetiva, verificable y orientada a la generación de valor público.

Finalmente, la implementación de las recomendaciones derivadas de la presente evaluación permitirá fortalecer la capacidad institucional de la SEIDUM para planear, ejecutar, monitorear y evaluar sus intervenciones en materia de infraestructura carretera, contribuyendo a una gestión pública más eficiente, transparente y orientada al bienestar de la población colimense. En este sentido, se concluye que, si bien el Programa S98 Infraestructura Carretera es pertinente y estratégico para el desarrollo del estado, requiere fortalecer sus mecanismos de planeación, seguimiento, evaluación y gestión de la información para consolidar un enfoque plenamente orientado a resultados. La implementación de las recomendaciones derivadas de esta evaluación permitirá mejorar su desempeño institucional, optimizar el uso de los recursos públicos y asegurar una mayor contribución al bienestar de la población, en congruencia con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo 2021–2027.

HALLAZGOS.

Fundamentado en la fracción VI del artículo 110 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH), los hallazgos y recomendaciones se identifican en las evaluaciones, dan atención a la mejora de las Políticas Públicas y Programas presupuestarios de la Administración Pública Federal.

En la siguiente tabla, se indica el número de página en la que se identifica el hallazgo, la propuesta de mejora formulada por parte de la instancia evaluadora, y el efecto positivo esperado a partir de la implementación.

Hallazgo	Página	Recomendación	Efecto positivo esperado
Se identifica que algunas causas del Árbol de Problemas se encuentran redactadas iniciando con el término "Falta", lo cual no se apega a las recomendaciones metodológicas de la Metodología de Marco Lógico. Asimismo, las ramas del Árbol del Problema y el Árbol de Objetivos no se encuentran enumeradas ni jerarquizadas.	26	Revisar y actualizar el Árbol del Problema y el Árbol de Objetivos conforme a la Metodología de Marco Lógico, reformulando las causas como situaciones negativas observables y verificables, evitando expresiones como "falta de", "carencia de" o "ausencia de". Asimismo, incorporar la numeración y jerarquización de causas, efectos, medios y fines para facilitar la identificación de relaciones causales y la trazabilidad de la lógica de intervención del programa.	Fortalecer la consistencia metodológica del diagnóstico y la lógica causal del programa, facilitando la identificación del problema público, la construcción de objetivos, la definición de estrategias de intervención y la alineación entre el Árbol del Problema, el Árbol de Objetivos y la MIR. Además, se mejora la comprensión y seguimiento de la estructura analítica del programa por parte de las áreas responsables y los organismos evaluadores.
Se identifica que, de acuerdo con la lógica vertical o lógica causal de la Metodología de Marco Lógico, no resulta evidente que los elementos ubicados en los niveles inferiores del Árbol del Problema expliquen de manera suficiente los elementos superiores, lo que dificulta validar la relación causa-efecto que sustenta la intervención del programa.	26	Revisar y fortalecer la construcción del Árbol del Problema y del Árbol de Objetivos, verificando que cada causa contribuya de manera directa y comprobable a la generación del problema central y que cada efecto derive lógicamente de éste. Asimismo, documentar y justificar las relaciones causales identificadas mediante evidencia técnica, diagnóstica o estadística que sustente la intervención del programa.	Fortalecer la consistencia y solidez metodológica del diagnóstico, mejorando la vinculación entre el problema público, los objetivos, las estrategias de intervención y la MIR. Esto permitirá una mejor focalización de las acciones del programa y una mayor capacidad para demostrar su contribución a la solución del problema público.
El problema público y la definición de área de enfoque potencial, objetivo y atendida presentan áreas de mejora metodológica debido a la naturaleza de la infraestructura carretera y la ausencia de criterios formales para su cuantificación.	25-27 y 48-51	Actualizar el Instrumento de Diseño incorporando una metodología para identificar, cuantificar y caracterizar las áreas de enfoque potencial, objetivo y atendida, así como los beneficios esperados derivados de las obras ejecutadas.	Mejor focalización de las intervenciones y fortalecimiento de la medición de cobertura y resultados.
Diversos indicadores del ISD se enfocan principalmente en avances financieros y metas programadas, sin medir suficientemente la calidad, oportunidad o efectos de las obras ejecutadas.	29-43	Rediseñar los indicadores incorporando variables relacionadas con conectividad, transitabilidad, seguridad vial, estado físico de la red carretera y reducción de tiempos de traslado.	Mayor orientación a resultados y mejor capacidad para medir el impacto real del programa.

Se identificaron indicadores clasificados como estratégicos que, por su naturaleza, corresponden a indicadores de gestión, particularmente aquellos relacionados con el ejercicio presupuestario.	29-43	Revisar la clasificación de los indicadores conforme a la Metodología de Marco Lógico y los Lineamientos Estatales del PbR-SED.	Mayor consistencia metodológica del ISD y mejor interpretación de los resultados del programa.
Los medios de verificación de diversos indicadores se encuentran definidos de manera genérica, dificultando la monitoreabilidad y replicabilidad de los resultados reportados.	29-43	Especificar en cada ficha técnica los documentos, sistemas de información, bases de datos y registros administrativos que sustentan el cálculo de los indicadores.	Mayor confiabilidad, transparencia y trazabilidad de la información de desempeño.
Se identificó ausencia o debilidad de supuestos en diversos niveles de la MIR, particularmente en el ejercicio fiscal 2024.	29-43	Revisar integralmente la lógica horizontal de la MIR e incorporar supuestos asociados a riesgos externos que puedan afectar el cumplimiento de objetivos.	Fortalecimiento de la lógica causal del programa y mejor identificación de riesgos.
Se observa que su Manual de Procedimientos es de la administración anterior y no toma en cuenta la Guía para la Optimización, Estandarización y Mejora Continua de Procesos, emitida por la Secretaría de la Función Pública	53	Actualizar su manual de procedimientos tomando en cuenta la Guía para la Optimización, Estandarización y Mejora Continua de Procesos, emitida por la Secretaría de la Función Pública.	La optimización integral de la operación, lo que resulta en mayor eficiencia, calidad consistente y reducción de errores y costos
Se observa en los años evaluados que la FTM tiene componentes y actividades en 0% de cumplimiento aun cuando su MIR está conformada por varios componentes y actividades.	58 y 61	Revisar el diseño programático y la planeación anual del programa para identificar las causas de los incumplimientos observados y, en su caso, realizar ajustes a la MIR, metas, programación operativa o estructura programática. De la misma forma revisar la viabilidad de fusionar el Pp S98 con otro Pp de SEIDUM.	Incrementar la eficiencia operativa y el impacto del gasto público
Se identificaron deficiencias de accesibilidad, actualización y disponibilidad de información en el portal de transparencia de la SEIDUM, incluyendo enlaces inhabilitados y ausencia de información relacionada con indicadores, evaluaciones y resultados.	61-67	Actualizar y fortalecer el portal institucional, asegurando la funcionalidad de los enlaces y la publicación de información relacionada con desempeño, evaluaciones, indicadores y resultados del programa.	Mayor transparencia, rendición de cuentas y acceso ciudadano a la información pública.

RECOMENDACIONES

Con base a las recomendaciones descritas en la sección de hallazgos, se realizó un análisis para determinar la viabilidad conforme a los criterios de claridad, justificación, relevancia y factibilidad, lo cual se expone en la siguiente tabla.

Recomendación	Claridad	Relevancia	Justificación	Factibilidad
Se recomienda redactar las causas como condiciones negativas y no iniciando con “Falta”.	Alta. La recomendación es específica y señala con precisión el ajuste requerido en la redacción.	Alta. Mejora la correcta aplicación de la Metodología del Marco Lógico y fortalece el análisis causal.	La redacción en términos de “falta” limita el análisis y reduce la profundidad metodológica del árbol del Problema.	Alta. No implica recursos adicionales, solo ajustes técnicos en la redacción.
Actualizar el Árbol del Problema y el Árbol de Objetivos conforme a la Metodología de Marco Lógico, reformulando las causas como situaciones negativas observables y verificables e incorporando la numeración y jerarquización de las ramas.	Alta. La acción requerida está claramente definida.	Alta. Incide directamente en la calidad del diagnóstico y del diseño del programa.	Alta. Deriva de inconsistencias metodológicas identificadas en el Árbol del Problema y de Objetivos.	Alta. Puede realizarse con recursos técnicos de la Unidad Responsable durante la actualización del ID.
Revisar y fortalecer la lógica causal del Árbol del Problema y del Árbol de Objetivos, verificando la relación causa-efecto entre sus elementos y sustentándola con evidencia técnica y diagnóstica.	Alta. Define claramente la mejora requerida.	Alta. La lógica causal es la base para la construcción de la MIR y la estrategia de intervención.	Alta. Se identificaron debilidades en la relación entre causas, problema central y efectos.	Media-Alta. Requiere análisis técnico, pero se encuentra dentro de las atribuciones de la dependencia.
Actualizar el Instrumento de Diseño incorporando una metodología para identificar, cuantificar y caracterizar el área de enfoque potencial, objetivo y atendida.	Alta. Establece claramente la acción a realizar.	Alta. Permite mejorar la cobertura y focalización del programa.	Alta. Se identificó ausencia de criterios formales para la cuantificación de las áreas de enfoque.	Media. Requiere generar información técnica adicional y establecer criterios metodológicos específicos.
Rediseñar los indicadores incorporando variables relacionadas con conectividad, transitabilidad, seguridad vial, estado físico de la red carretera y reducción de tiempos de traslado.	Alta. Describe con precisión la mejora propuesta.	Muy alta. Fortalece la orientación a resultados del programa.	Alta. Los indicadores actuales se concentran principalmente en avances financieros y físicos.	Media. Requiere ajustes al ISD y mecanismos de generación de información.
Revisar la clasificación de los indicadores conforme a la Metodología de Marco Lógico y los Lineamientos Estatales del PbR-SED.	Alta. La acción es concreta y específica.	Media-Alta. Mejora la consistencia metodológica del ISD.	Alta. Se identificaron indicadores clasificados incorrectamente como estratégicos.	Alta. La adecuación puede realizarse durante la actualización de la MIR.
Especificar en las fichas técnicas los documentos, sistemas de información, bases de datos y registros administrativos que sustentan el cálculo de los indicadores.	Alta. Establece claramente qué debe corregirse.	Alta. Mejora la transparencia y monitoreabilidad.	Alta. Los medios de verificación actuales son genéricos.	Alta. Requiere únicamente ajustes documentales y administrativos.
Revisar integralmente la lógica horizontal de la MIR e incorporar supuestos asociados a riesgos externos que puedan afectar el cumplimiento de objetivos.	Alta. La recomendación es específica.	Alta. Fortalece la consistencia de la MIR.	Alta. Se identificó ausencia o debilidad de supuestos en varios niveles de la matriz.	Alta. Puede realizarse durante los procesos de actualización de la MIR.

Actualizar el Manual de Procedimientos conforme a la Guía para la Optimización, Estandarización y Mejora Continua de Procesos de la Secretaría de la Función Pública.	Alta. Define claramente el instrumento a actualizar.	Alta. Impacta directamente en la operación del programa.	Alta. El manual corresponde a una administración anterior y no incorpora criterios actuales de mejora de procesos.	Media-Alta. Requiere trabajo técnico y validación institucional, pero está dentro de las facultades de la dependencia.
Revisar el diseño programático y la planeación anual del Pp para identificar las causas de los incumplimientos observados y, en su caso, realizar ajustes a la MIR, metas, programación operativa o estructura programática. De la misma forma, analizar la viabilidad de su integración o articulación con otros Programas presupuestarios de infraestructura de la SEIDUM para evitar duplicidades y fortalecer el seguimiento del desempeño.	Media. Requiere precisar el alcance de la integración.	Media-Alta. Puede mejorar la eficiencia administrativa y presupuestaria.	Media. Se observan componentes y actividades con bajo o nulo avance, pero se requiere un análisis más profundo antes de fusionar programas.	Media-Baja. Depende de decisiones presupuestarias y de planeación institucional que trascienden a la Unidad Responsable.
Actualizar y fortalecer el portal institucional de transparencia, asegurando la funcionalidad de los enlaces y la publicación de información relacionada con indicadores, evaluaciones y resultados del programa.	Alta. La acción está claramente definida.	Alta. Contribuye a la transparencia y rendición de cuentas.	Alta. Se identificaron enlaces inhabilitados y ausencia de información relevante para la ciudadanía.	Alta. Puede realizarse mediante acciones administrativas y de gestión tecnológica.

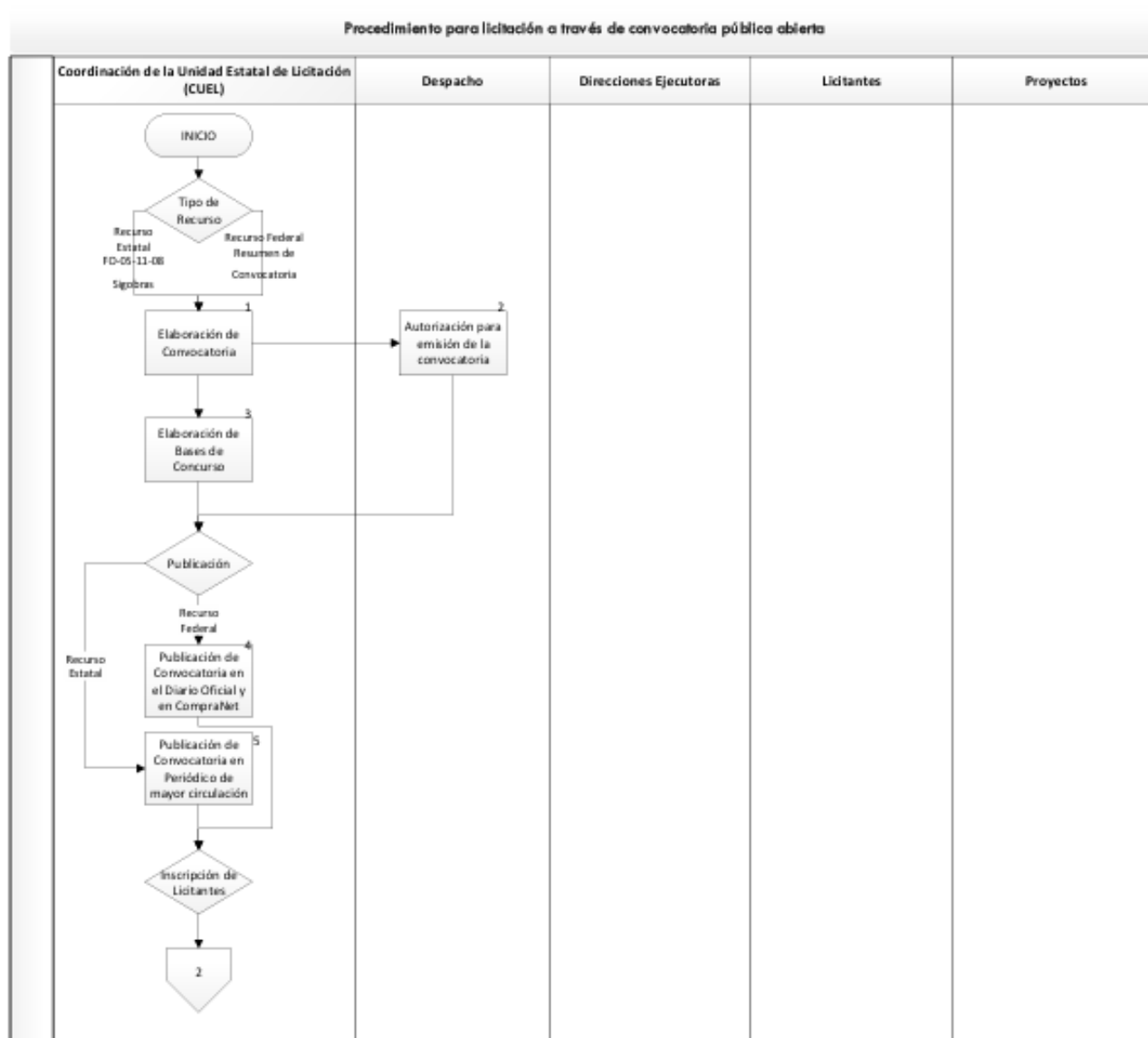
ANEXOS

ANEXOS

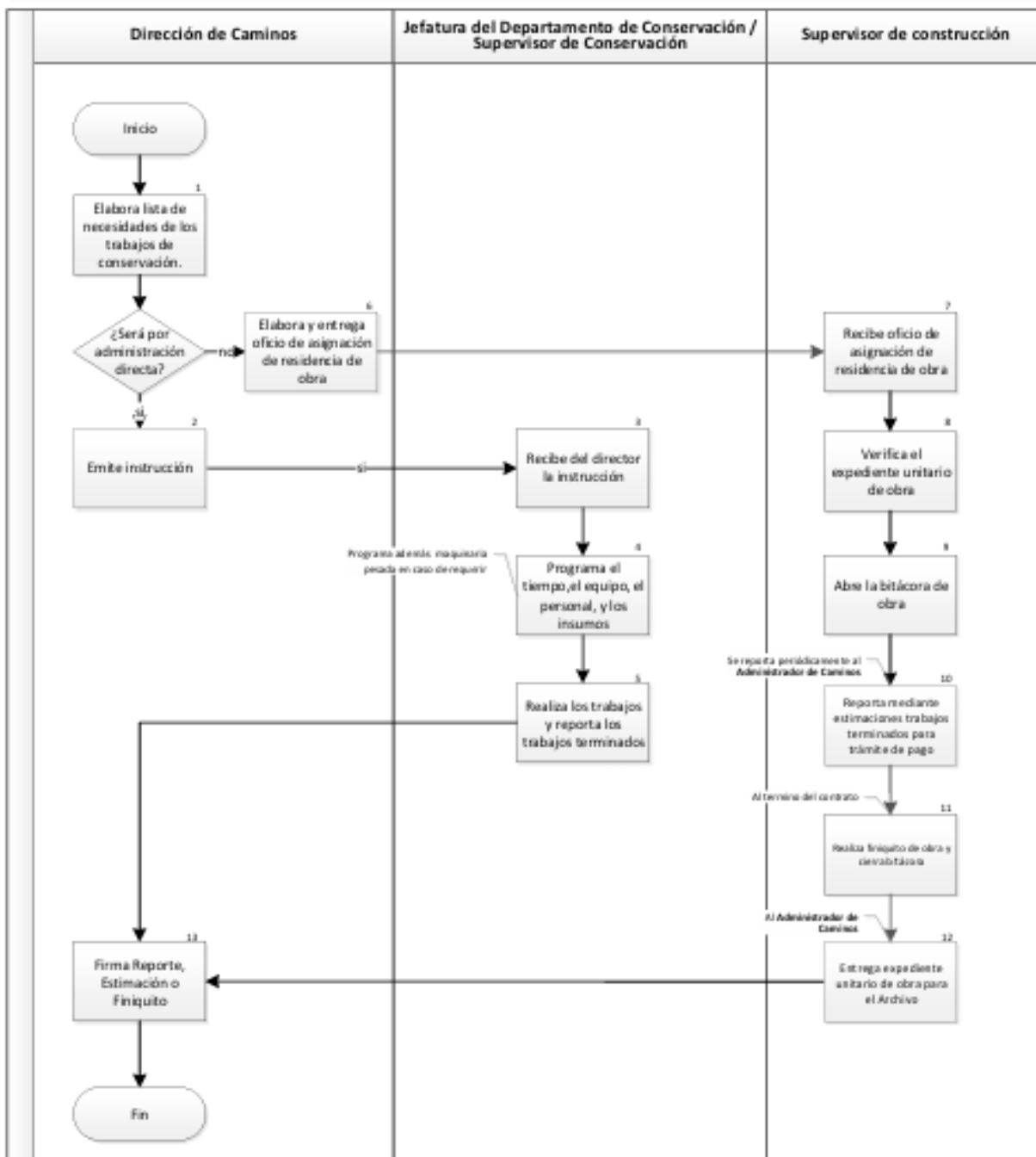
ANEXO 1: FICHA TÉCNICA

Ficha Técnica de Datos Generales de la Evaluación.	
Nombre de la evaluación	Evaluación de Consistencia y Resultados al Programa presupuestario S98 Infraestructura Carretera, financiado por el Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos y Recurso Estatal, ejercicios fiscales 2023 y 2024, Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y Movilidad.
Fuente de financiamiento	Financiado mayormente por el Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos y Recurso Estatal
Ejercicios fiscales Evaluados	2023-2024
Unidad Responsable	Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad.
PAE de origen	PAE 2025.
Mes y año de inicio de la evaluación	Noviembre de 2025
Mes y año de conclusión y entrega de la evaluación	Abril de 2025
Nombre de la instancia evaluadora	Impulso y Evolución Integral A.C.
Nombre del coordinador de la evaluación	Mtro. Adrián Gallardo Landeros.
Nombre de los principales colaboradores de la instancia evaluadora	Lic. Diana Amparo Maldonado Enríquez. Lic. María Araceli Galván López
Forma de contratación de la instancia evaluadora	Licitación Pública Nacional
Costo total de la evaluación con IVA incluido	\$ 233,300.00 IVA incluido.
Fuente de financiamiento	Recursos Propios

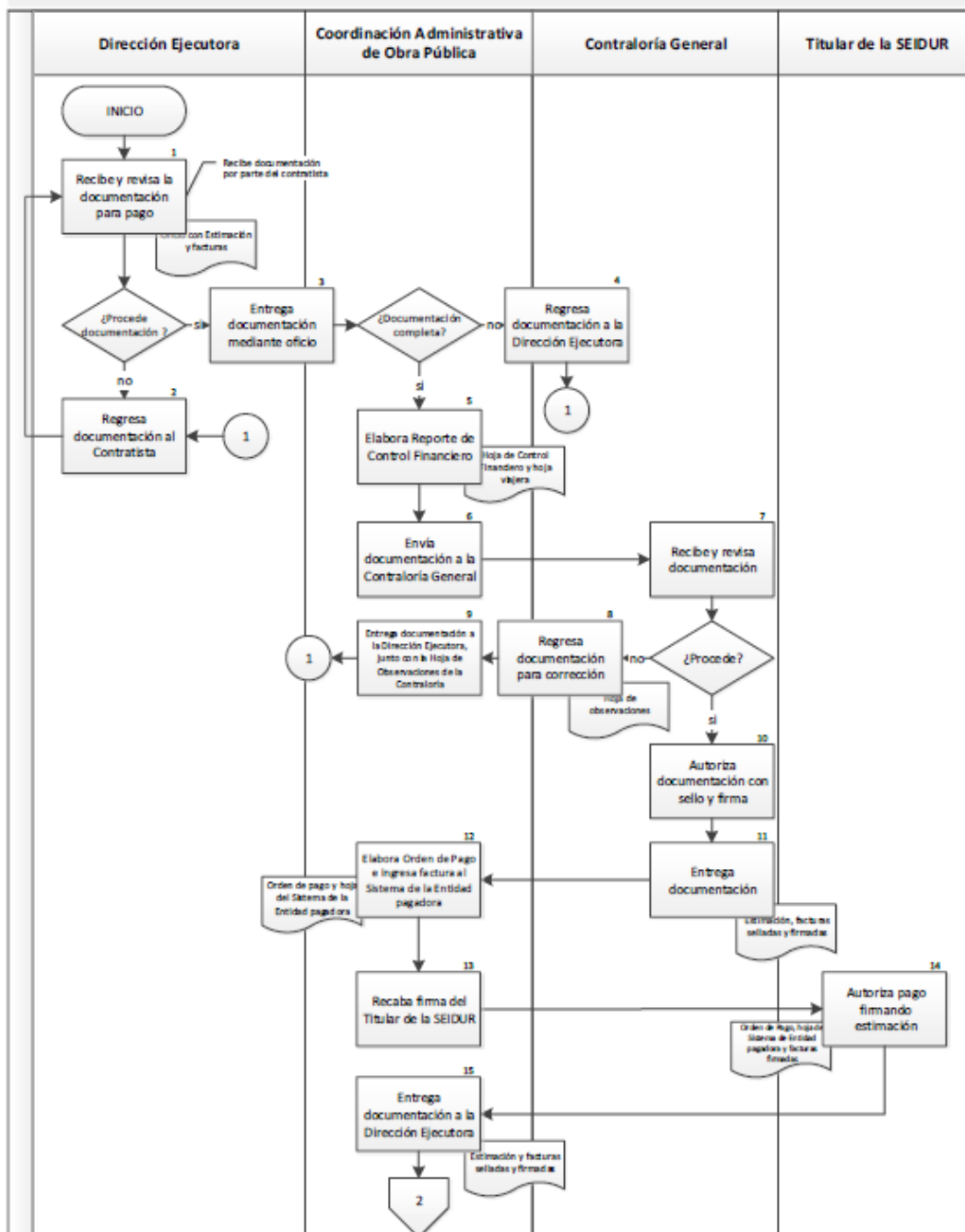
ANEXO 2: DIAGRAMAS DE FLUJO DE LOS PROCESOS CLAVES DEL Pp S98.



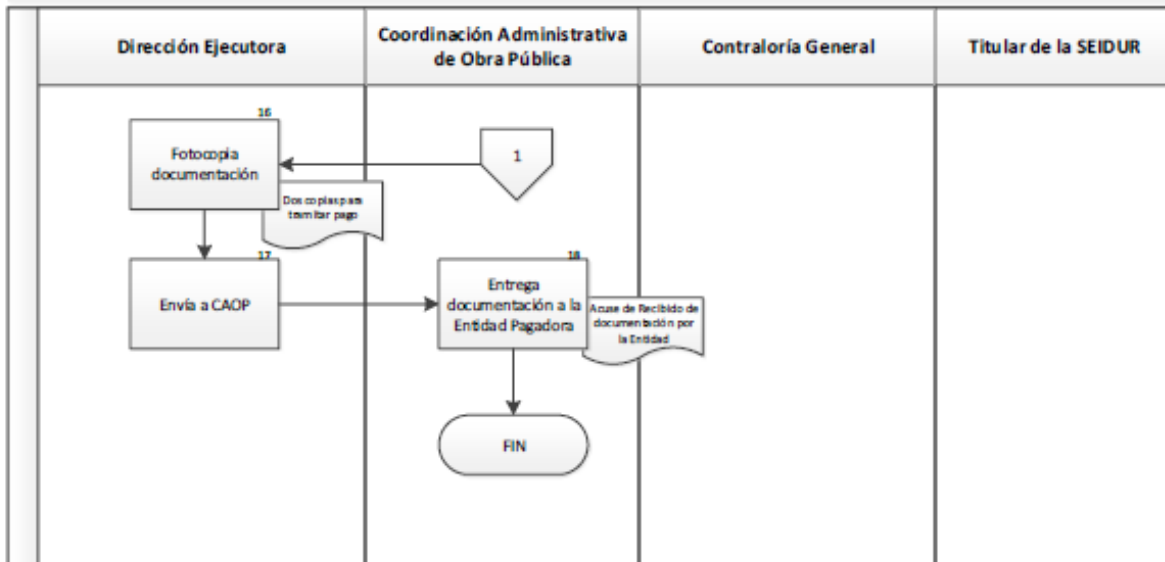
Procedimiento para la supervisión de acciones realizadas a la infraestructura carretera del Estado.



Procedimiento para la administración financiera de Obra Pública



Procedimiento para la administración financiera de Obra Pública



ANEXO 3: FUENTES DE INFORMACIÓN.

Fuentes de Información de la Evaluación	
Documentos normativos e institucionales	
- Guía para la Optimización, Estandarización y Mejora Continua de Procesos, emitida por la Secretaría de la Función Pública: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/56904/Gu_a_para_la_Optimizaci_n_Estandarizaci_n_y_Mejora_Continua_de_Procesos.pdf - Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos que Celebran la SICT del Gobierno de México y el Gobierno del Estado de Colima a través de la SEIDUM. - Instrumento de Diseño del Pp (Diagnóstico para la Creación y Modificación del Pp S98 de los ejercicios fiscales 2023 y 2024). - Instrumento de Seguimiento del Desempeño (ISD) del Pp (MIR y FTI del Pp S98 de los Ejercicios Fiscales 2023 y 2024). - Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública del Estado. - Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Colima. - Lineamientos para la Elaboración de Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos de la SPFYA del Gobierno del Estado de Colima. - Lineamientos para la Elaboración de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) de la SPFYA del Gobierno del Estado de Colima. - Lineamientos para la elaboración de la Ficha Técnica de Indicadores (FTI) de la SPFYA del Gobierno del Estado de Colima. - Lineamientos para la Elaboración de Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos de la SPFYA del Gobierno del Estado de Colima. - Lineamientos para la Elaboración del Diagnóstico se Creación y Modificación de Programas presupuestarios de la SPFYA del Gobierno del Estado de Colima. - Lineamientos para la Elaboración de la MIR de la SPFYA del Gobierno del Estado de Colima. - Manual de Procedimientos de SEIDUR 2020. - Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027 del Gobierno del Estado de Colima. - Presupuesto de Egresos del Estado de Colima para los ejercicios fiscales 2023 y 2024. - Registros administrativos de la SEIDUM sobre el seguimiento y pago de obras y acciones relacionadas con el Pp S98 de los ejercicios fiscales 2023 y 2024.	
Libros	
Gertler, P., Martínez, S., Premand, P., Rawlings, L., & Vermeersch, C. (2017). La evaluación de impacto en la práctica (2a ed., pp. 36–37). http://dx.doi.org/10.18235/0006529	
Montecinos, E. (2007). Límites del enfoque de las políticas públicas para definir un problema público. Redalyc. https://www.redalyc.org/pdf/205/20503314.pdf	
Páginas web	
- Portales de transparencia de la SEIDUM: https://www.col.gob.mx/seidum/Transparencia - Página de internet de la SEIDUM: https://www.col.gob.mx/seidum - Micrositio PBR-SED del Gobierno del Estado de colima. https://plancolima.col.gob.mx/pbrsed	