

Anexo 1

Formato para la Difusión de los Resultados de las Evaluaciones

1. DESCRIPCIÓN DE LA EVALUACIÓN	
1.1 Nombre de la evaluación: Evaluación de Consistencia y Resultados del Programa Presupuestario Infraestructura Carretera ejercicio Fiscal 2018. Convenio de Coordinación en materia de reasignación de Recursos, Ramo 09.	
1.2 Fecha de inicio de la evaluación (dd/mm/aaaa): 05 de julio de 2019	
1.3 Fecha de término de la evaluación (dd/mm/aaaa): 23 de diciembre 2019	
1.4 Nombre de la persona responsable de darle seguimiento a la evaluación y nombre de la unidad administrativa a la que pertenece:	
Nombre: Arq. Lizzette del Carmen Cardona Rodríguez	Unidad administrativa: Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano
1.5 Objetivo general de la evaluación: Evaluar la consistencia y orientación a resultados del del Programa Presupuestario Infraestructura Carretera ejercicio Fiscal 2018. Convenio de Coordinación en materia de reasignación de Recursos, Ramo 09, con la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultado.	
1.6 Objetivos específicos de la evaluación: Analizar la lógica y congruencia en el diseño del programa, su vinculación con la planeación sectorial y nacional, la consistencia entre el diseño y la normatividad aplicable, así como las posibles complementariedades y/o coincidencias con otros programas federales; Identificar si el programa cuenta con instrumentos de planeación y orientación hacia resultados; Examinar si el programa ha definido una estrategia de cobertura de mediano y de largo plazo y los avances presentados en el ejercicio fiscal evaluado; Analizar los principales procesos establecidos en las Reglas de Operación del Programa (ROP) o en la normatividad aplicable; así como los sistemas de información con los que cuenta el programa y sus mecanismos de rendición de cuentas; Identificar si el programa cuenta con instrumentos que le permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios del programa y sus resultados, y Examinar los resultados del programa respecto a la atención del problema para el que fue creado.	
1.7 Metodología utilizada en la evaluación: Para alcanzar los objetivos planteados, TECSO utilizó el Modelo de Términos de Referencia (TdR) de la Evaluación de Consistencia y Resultados diseñado por CONEVAL en un cuestionario (y anexos). Así mismo, TECSO ajustó dicho instrumento para recolectar la información de los cinco rubros ya mencionados. Para el análisis , el modelo utilizado fue el del Marco Lógico (ML) conforme a los criterios para la revisión y actualización de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), elaborados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). Para la perspectiva de análisis del Programa, TECSO ubica el ámbito de la consistencia en la ejecución del programa con los rubros de Diseño y Planeación. Esto se explica en función de que el ejercicio de los recursos públicos de un programa tendría que buscar una alineación coherente con objetivos de política pública, en los diferentes niveles de gobierno (desde el Municipal hasta el Federal), lo cual se evalúa en términos de cumplimiento de la normatividad vigente Leyes, Lineamientos, reglamentos, etc. Así como en la coherencia técnica con la que se plantea la resolución de los instrumentos de planeación y seguimiento. El ámbito temático que se concentra en la parte de los resultados incluye los asuntos operativos en donde la planeación debería funcionar, es decir, la cobertura y focalización de la población definida, los procesos operativos y de rendición de cuentas, así como la percepción de los beneficiarios del programa. En este caso, serían los usuarios de la infraestructura carretera en el Estado de Colima. Así es como la evaluación de consistencia y resultados se convierte en un ejercicio integral mediante el cual intentamos potenciar la mejora del programa en términos de eficacia y eficiencia social ¹ . Es importante reconocer que hay un balance preciso en los TdR del CONEVAL en los dos ámbitos que se evalúan. Así como el uso del Convenio mediante el análisis de gabinete con información pública, así como la proporcionada por la SEIDUR.	
Instrumentos de recolección de información:	
Cuestionarios <input checked="" type="checkbox"/> Entrevistas <input type="checkbox"/> Formatos <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/> Especifique:	
Descripción de las técnicas y modelos utilizados: Tecnología Social para el Desarrollo (TECSO) retomó el cuestionario de Evaluación de Consistencia y Resultados en materia de Diseño, desarrollado por CONEVAL; el cual se basa en el numeral Décimo octavo, de los Lineamientos Generales para la Evaluación de los Programas Federales de la Administración Pública Federal. La evaluación del programa se realizó a partir de dicho cuestionario, por lo que se definieron los siguientes siete rubros de análisis: • Diseño • Planeación y Orientación a Resultados • Cobertura y Focalización • Operación • Percepción de la Población Atendida • Medición de Resultados Es importante destacar que, cumpliendo con las prescripciones establecidas por Secretaría de Hacienda y	

Crédito Público (SHCP) para la revisión y actualización de la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), el modelo utilizado para el análisis del Diseño del Programa fue: la Metodología del Marco Lógico (MML). La evaluación se realizó mediante un análisis de gabinete con base en información proporcionada por la dependencia responsable del programa en dicho cuestionario y en sus respectivos anexos, así como información adicional que se consideró necesaria para justificar el análisis.

2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN

2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación: La evaluación contempló el análisis del Programa sobre la **consistencia** en su ejecución en los rubros del **Diseño y Planeación**, es decir, el ejercicio de los recursos públicos de un programa tendría que buscar una alineación coherente con objetivos de política pública en los diferentes niveles de gobierno (desde el Municipal hasta el Federal), lo cual se evalúa en términos de cumplimiento de la normatividad vigente (Leyes, Lineamientos, reglamentos, etc.). Así como en la coherencia técnica con la que se plantea la resolución de los instrumentos de planeación y seguimiento.

El ámbito temático que se concentra en la parte de los **resultados** incluye los asuntos operativos en donde la planeación debería funcionar, es decir, la **cobertura y focalización de la población definida, los procesos operativos y de rendición de cuentas**, así como la percepción de los beneficiarios del programa. En este caso, serían los usuarios de la infraestructura carretera en el Estado de Colima. De acuerdo al Convenio que tiene la SEIDUR con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se le asignó un presupuesto de \$ 153,000,000, de los cuales el 2% se destinó para inspecciones y vigilancia, que se menciona en el artículo 191 de la Ley Federal de Derechos. Por lo anterior, el presupuesto quedó en \$ 149,940,000.

Las MIRs con las que cuentan la Secretaría de Finanzas y Planeación, la SEIDUR y el Convenio, plantean de diferente forma el problema del Programa Infraestructura Carretera. Cabe destacar que se cuenta con un árbol de problemas, respectivamente, elaborado bajo la Metodología del Marco Lógico.

Se identifican las causas y efectos más generales de la problemática relacionada a la infraestructura carretera de Colima. El Programa cuenta con un diagnóstico, mismo que aporta información sobre las causas, efectos y características del mismo. Es importante que se trabaje e implemente la Metodología del Marco Lógico, con la finalidad de llevar un orden, así como un enfoque a resultados.

El programa se vincula de manera clara y precisa con las metas y objetivos nacionales del PND y PED correspondientes al periodo en el que se está evaluando el presente programa.

El **Estudio para la Creación y Modificación de Programas Presupuestarios** de la Secretaría de Planeación y Finanzas del estado de Colima entregada por la SEIDUR, focaliza en la población y no la infraestructura; la SEIDUR reconoce que debe enfocar por área y no por población. La SEIDUR entregó información pertinente para localizar las áreas de enfoque; por lo tanto, con esta información es posible cambiar la población objetivo a área de enfoque.

La MIR de Infraestructura Carretera, requiere actualización, ya que, los programas son el medio por el cual se ejercen los fondos, Sin embargo, señalan que para 2019 ya fue modificada al observar la necesidad de tener una medición eficiente.

La MIR, presenta tres niveles. El estratégico que por lo que muestran se encuentra bien definido, es decir, a nivel fin y propósito. Los componentes que de igual forma están cumpliendo y se miden con indicadores adecuados al nivel de bien o servicio. Y finalmente las actividades, las cuáles al ser un programa ejecutor, se establecieron los programas que intervienen.

En cuanto a las complementariedades y coincidencias con algunos programas, la coincidencia es textual a nivel actividad y estos se refieren a fondos, lo cual requiere modificaciones, ya que los programas presupuestarios son operados mediante diversas fuentes de financiamiento.

El Programa Nacional de Infraestructura, el Plan Estatal de Desarrollo y El Plan Municipal de Desarrollo del Estado de Colima, cuenta con indicadores bien definidos, los cuales se encargan de medir los avances del programa Infraestructura Carretera.

La Secretaría menciona que cuenta con una base de datos interna para llevar el control de la información de cada una de las obras, desde el 2018 se encuentra este instrumento de medición y seguimiento de obras digital con el cual SEIDUR se apoya, denominado "SIGOBRAS". Sin embargo, la misma SEIDUR señala que dicho plan aún se encuentra en un proceso de actualización.

De acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo, señala en la estrategia "4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia". Sin embargo, no se contribuyó a modernizar carreteras, ya que para el ejercicio fiscal 2018, la SEIDUR, no programó acciones para modernizar la infraestructura carretera.

En los tipos de obras, "Pavimentación" solo se hizo a las carreteras alimentadoras del Estado; mientras que el tipo de obra "Revestida", la mayoría se aplicó para carretera rural es decir un 95%. Se destaca que más del 62% de las carreteras se consideran "Carreteras rurales" y que estos se atienden con el tipo de obra "Revestida".

El mejoramiento de la conservación de la red carretera estatal sólo alcanzó poco más de la mitad de la meta establecida. Esto refleja que existen dos opciones, la primera es una mala planeación al no alcanzar y sobrepasar las metas, o bien, que debido a alguna situación extraordinaria se decidiera enfocar la atención en la reconstrucción de caminos en el estado.

Se señala que existe un Manual de Procedimientos en el cual es utilizado como marco para ejecutar acciones por parte de las diferentes direcciones que forman parte de este organismo. El manual tiene siete años de antigüedad, provoca que algunas funciones o actores estén clasificados como obsoletos, tomando en cuenta el crecimiento del Estado en los últimos años.

En cuanto a la rendición de cuentas y transparencia de los principales documentos normativos, SEIDUR no cumple con la difusión de dichos materiales, o en su caso, de la misma Secretaría. Esto como parte de la información abierta que forma parte del portal de

transparencia del Gobierno Estatal de Colima. En dicho sitio es posible encontrar sólo archivos relacionados a las declaraciones patrimoniales, proyectos de inversión, el estado de las obras, etc.

Sobre la “Percepción de la población atendida” la dependencia está implementando mediante el Área de Controlaría Social medir el grado de satisfacción de las obras realizadas. Ya que, para el año 2018 se contó solamente con encuestas de satisfacción para la población atendida, en la Comisión Nacional para el Desarrollo para los Pueblos Indígenas (CDI) y el Programa de Infraestructura Indígena (PROII) entre otros.

2.2 Señalar cuáles son las principales Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), de acuerdo con los temas del programa, estrategia o instituciones.

2.2.1 Fortalezas:

- ▶ Es posible identificar que el Programa se vincula de manera clara y precisa con las metas y objetivos nacionales del Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y la Agenda 2030, vigentes al ejercicio fiscal 2018.
- ▶ El convenio se encuentra con un objetivo y propósito bien definido dentro del PAT, así como el documento que justifica su creación.
- ▶ Se cuenta con inspecciones anuales a los tramos carreteros para verificar el estado de los mismos. Monitoreando y plasmando las respuestas en el Inventario de caminos alimentadores 2017 para operar 2018.
- ▶ La SEIDUR presenta avance de las obras de **conservación, reconstrucción y modernización** trimestralmente al Estado de Colima, es decir, recolecta información para monitorear su desempeño.
- ▶ El programa cuenta con una estrategia de cobertura para atender las necesidades de la infraestructura carretera en el Estado de Colima
- ▶ La SEIDUR trabaja a través del inventario las actas de priorización y otros instrumentos para cubrir las necesidades en materia de infraestructura carretera.

2.2.2 Oportunidades:

- ▶ Es la primera vez que el programa se evalúa por una instancia técnica externa.
- ▶ Mantener el convenio de **Conservación y reconstrucción de caminos rurales y caminos alimentadoras** ya que es el que mayor recurso federal recibe en materia carretera, el Estado de Colima debe seguir aprovechando la entrada de dichos recursos para el mejoramiento del mismo.

2.2.3 Debilidades:

- ▶ Al tener diferentes fuentes de información provenientes de las instituciones del gobierno de Colima, genera diagnósticos con problemáticas distintas en materia de carretera. Lo que genera implica acciones diferentes para poder cumplirlos.
- ▶ En materia de cobertura y focalización en 2018 se mide a través de beneficiarios “población”.
- ▶ Se presenta una MIR carente de elementos (método de cálculo, frecuencias de medición) e insuficientes medios de verificación.
- ▶ Las actividades están plasmadas a partir de fuentes de financiamiento.
- ▶ El programa define la complementariedad con otros programas. Entre ellos: **Programa Infraestructura Complementaria para el Desarrollo Económico, Infraestructura para el Manejo de Residuos, Infraestructura Social y Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**. Cada uno opera de manera distinta, sin embargo, las actividades son iguales; planteadas como fuentes de financiamiento.
- ▶ El Manual de Procedimientos de la Secretaría de Infraestructura de Desarrollo Urbano se encuentra en actualización.
- ▶ La SEIDUR no cuenta con una base actualizada de datos sobre las obras ejecutadas, ya que está en proceso de migración a un sistema digital.
- ▶ En cuanto a los indicadores de gestión el seguimiento es pertinente, sin embargo, al no estar planteados correctamente no se pueden presentar resultados en este punto.
- ▶ La SEIDUR no cuenta en su página web con datos sobre transparencia pública.
- ▶ La SEIDUR señala que, si cuenta con información para recabar el grado de satisfacción de la población atendida, sin embargo, no presenta evidencia que lo valide.
- ▶ El fin se encuentra definido como tasa de variación y presenta resultados inciertos ya que en 2017 no se contaba con las mismas variables.
- ▶ El indicador del propósito está establecido como indicador de gestión.

2.2.4 Amenazas:

- ▶ Existencia de fenómenos naturales que puedan afectar las obras civiles, en este caso (vías, carreteras, puentes, etc.).
- ▶ Que la política pública federal enfoque mayores recursos a otras zonas del país.
- ▶ El Plan Nacional de Desarrollo actual no está estructurado conforme a lo establecido en la Ley General de Planeación.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.1 Describir brevemente las conclusiones de la evaluación: El programa de Infraestructura Carretera fue evaluado por primera vez en materia de consistencia y resultados durante el año fiscal 2018. Aunado a ello se analizó el Convenio en Materia de Reasignación de Recursos que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Estado de Colima.

Este Programa cuenta con varias fuentes de ingreso, la mayoría son del Gobierno Federal y en menor medida del gobierno Estatal, así como convenios. Estas fuentes de ingreso se encuentran representadas en la MIR del programa como actividades lo que es necesario modificar. Por lo que se recomienda ajustar el Programa Presupuestario bajo la Matriz del Marco Lógico.

En materia de diseño se encontró que el Programa cuenta con diferentes planteamientos del problema, lo que incide en realizar diferentes acciones para atenderlas en su totalidad. Aunado a ello cuentan con un diagnóstico con las mismas características. Se recomienda que se realice un diagnóstico armonizado en cuanto al planteamiento del problema, para tener sustento de la operación del Programa Presupuestario. Por ejemplo, se tiene definido un problema, los efectos y causas que aqueja a la Red Carretera del Estado. Es importante que se trabaje e implemente la Metodología del Marco Lógico, esto con la finalidad de que se lleve un orden, así como un enfoque a resultados.

Cabe señalar que la SEIDUR, presentó la evidencia suficiente para conocer las necesidades en materia de modernización, reconstrucción y mantenimiento que requiere el Estado.

Por otro lado, el Programa se vincula de manera clara y precisa con las metas y objetivos nacionales del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021 y Agenda 2030, correspondientes al periodo en el que se está evaluando dicho programa. Ya que, las fuentes de información se encuentran al alcance del público en general, y cumplen con las normativas vigentes.

En materia de identificación de población potencial y objetivo, se tiene que, en el informe del Estudio para la Creación y Modificación de Programas Presupuestarios de la Secretaría de Planeación y Finanzas del Estado de Colima entregada por la SEIDUR, focaliza en la población y no la infraestructura; la dependencia SEIDUR reconoce que debe enfocar por área de enfoque y no por población. Se recomienda cambiar de Población Potencial a Área de Enfoque.

Se presenta una MIR que carece de elementos a nivel de gestión que permitan medir el avance del programa, por lo que se recomienda mejorar los sistemas de información y tomar el Modelo de Gestión para Resultados como eje rector del quehacer institucional, con la finalidad de identificar los logros o aciertos que tuvo la SEIDUR en la operación del programa Infraestructura Carretera.

Por lo anteriormente señalado, para evitar la redundancia con otros Programas, se recomienda revisar las actividades de la MIR y replantearlas como acciones, para que puedan contribuir a los componentes y a su vez al objetivo del Programa "Infraestructura Carretera".

Es importante tener un Marco Lógico y una MIR, bien definidos ya que, estos instrumentos ayudarían a tener un panorama más amplio y claro cuáles son las coincidencias y/o complementariedades con otro Programa Presupuestario.

Se sugiere actualizar los medios y herramientas digitales, con la finalidad de actualizar de que la información y tener disponibilidad de ella y disponible para dar seguimiento de forma permanente.

Se menciona que el organismo cuenta con una base de datos, misma que funciona para mantener control de la información, así como datos primordiales de cada una de las obras llevadas a cabo. En relación a este apartado la Secretaría menciona que cuenta con una base de datos interna que lleva el control de la información de cada una de las obras. Desde el 2018 se encuentra este instrumento de medición y seguimiento de obras digital, denominado "SIGOBRAS".

En virtud de lo anterior a esto la caratula del contrato es el principal instrumento con el cual se identifica las características más relevantes de una obra pública, tales como: ubicación, periodo y descripción. Por lo tanto, estos datos son útiles para nutrir dicha base; así mismo, en este formato se calendariza la información relacionada al proceso de la misma.

Sin embargo, la sistematización de la información está siendo migrada a un software, lo que permitirá a la SEIDUR mejorar el control, verificación y operación de las obras.

Al ser el primer año de la evaluación del programa, no se cuenta con ASM. Siendo esta evaluación punto de partida para transparentar el uso y operación de recursos en la página del Estado, así como de su propia página. En este sentido, TECSO recomienda que lo antes posible la difusión pública de estos elementos, ya que es importante que se cumplan con estas normas generadas por CONEVAL y la SHCP.

Por otro lado, en lo que respecta a los procedimientos para generar y tramitar las solicitudes de información acorde a la normatividad aplicable. En el Portal de Transparencia del Gobierno del Estado de Colima, es posible acceder a la página INFOMEXCOL, en dicho portal, el público puede ingresar una solicitud para acceder a la información pública por parte del gobierno estatal. En este sentido, es posible asegurar que se cuenta con las herramientas disponibles para este tipo de procedimientos.

Así mismo, se encontró con información pública que corresponde a los indicadores para el ejercicio fiscal 2018 reportado en el Portal Aplicativo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (PAHS), mismos que cumplen con lo solicitado por CONEVAL.

Aunque la SEIDUR señala contar con una herramienta para conocer la percepción de la población no se presentó evidencia que lo sustentara. Sin embargo, al ser un programa operador de la obra, la población cambia a área de enfoque y dado que los TDR de CONEVAL, están diseñados para programas del orden social, se tiene que migrar al diseño o estrategia de la medición de la satisfacción en materia de Infraestructura Carretera.

A pesar que es una encuesta con alta objetividad, se recomienda hacer encuestas dirigidas a la población para conocer su percepción sobre la satisfacción de este tipo de obras. Lo anterior, contribuirá a tener un panorama más amplio y participativo sobre el tema vial.

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:
1.- Actualizar de manera ágil el Manual de Procedimientos de la Secretaría de Infraestructura de Desarrollo Urbano para pasarlo al congreso y publicarlo a través de la página web de la Secretaría de Administración y Gestión Pública Colima.
2.- Implementar de manera prioritaria la herramienta llamada "SIGOBRAS", la cual permitirá dar seguimiento a cada obra de forma específica.
3.- Seguir organizando la programación de las obras mediante el PAT, y poner en marcha el SIGOBRAS.
4.- Se recomienda establecer actividades sustantivas que permiten la elaboración de cada uno de los componentes.
5.- Se recomienda diseñar un indicador estratégico que permita ver los resultados a partir de las funciones de la SEIDUR.
6.- Llevar a cabo la focalización a través de áreas de enfoque para que los resultados presenten mayores avances y su desempeño se reconozca.
7.- Al ser un programa con área de enfoque se debe establecer una estrategia que permita medir la satisfacción de la población general.
8.- Tomar como línea base el dato 2018 con la finalidad de presentar resultados sobre el avance del programa.
9.- Se recomienda seguir alineándose con objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo y con el Plan Estatal de Desarrollo de Colima, así como, también con la Agenda 2030 para que el programa siga contribuyendo a los objetivos y metas de política pública superior.
10.- Se recomienda publicar los informes en la página de transparencia de la SEIDUR, conforme a lo estipulado a la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
11.- Poner énfasis en los problemas y necesidades de la población de tal manera que dentro de los objetivos del PAT se establezcan las necesidades más prioritarias para atender en materia de Infraestructura Carretera.
12.- Gestionar convenios o implementar una política estatal, para priorizar las obras que permitan el crecimiento del Estado.
13.- Seguir contratando los peritos para tener una constante supervisión y monitoreo de las obras ejecutadas por la SEIDUR.
14.- Mantener el sistema de operación para la ejecución de las obras, así como los actos de entrega de obra.
15.- Utilizar el documento como una herramienta para la toma de decisiones y mantener la cultura de la evolución con la finalidad de tener una guía que permita mejorar el programa
16.- Continuar aprovechando los recursos provenientes de diferentes fuentes de financiamiento, de tal manera que se eficiente su uso en la ejecución para el cual está destinado.
17.- Homogeneizar la problemática descrita en un diagnóstico, para realizar acciones coordinadas que contribuyan a solventar el problema planteado en materia de carretera.
18.- Fortalecer las acciones llevadas en 2019 para tratar la cobertura mediante áreas de enfoque (km).
19.- Identificar otros programas que contribuyan al objetivo del Programa Infraestructura Carretera , a través de instituciones o dependencias que aborden el tema de Infraestructura no habitacional (vías, carreteras, puentes, etc.), más no por fuente de financiamiento.
20.- Hacer mayor énfasis en el diseño de obras, particularmente vías, carreteras, puentes, entre otros, para enfrentar los riesgos sísmicos y así mitigar las pérdidas tanto humanas como materiales, en caso de un evento de esta índole.
21.- Se recomienda identificar dentro del mismo documento algún precepto establecido en materia de infraestructura carretera.
22.- Dar seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora, con la finalidad de dar seguimiento normativo en la materia.

4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA
4.1 Nombre del coordinador de la evaluación: Víctor Manuel Fajardo Correa
4.2 Cargo: Director General
4.3 Institución a la que pertenece: Tecnología Social para el Desarrollo (TECSO)
4.4 Principales colaboradores:

Lorena Gutiérrez Patricio Martínez Nava Ricardo Vázquez Duran
4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación: Victor.fajardo@tecsa.org.mx
4.6 Teléfono (con clave lada): 5554404180 5555385077

5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA(S)	
5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s): Infraestructura Carretera	
5.2 Siglas:	
5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s): Secretaría de Infraestructura y desarrollo Urbano	
5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s): Poder Ejecutivo <input checked="" type="checkbox"/> Poder Legislativo ___ Poder Judicial ___ Ente Autónomo ___	
5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s): Federal ___ Estatal <input checked="" type="checkbox"/> Local ___	
5.6 Nombre de la(s) unidad(es) administrativa(s) y de (los) titular(es) a cargo del (los) programa(s):	
5.6.1 Nombre(s) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s): Secretaria de Infraestructura y Desarrollo Urbano, Dirección de Caminos.	
5.6.2 Nombre(s) de (los) titular(es) de la(s) unidad(es) administrativa(s) a cargo de (los) programa(s) (nombre completo, correo electrónico y teléfono con clave lada):	
Nombre: MA. José de Jesús Sánchez Romo	Secretario de La Secretaria de Infraestructura y Desarrollo Urbano
Nombre: Ing. Gonzalo Norberto Cruz Beristain.	Director de Caminos
Nombre :Lizzette del Carmen Cardona Rodríguez	Secretaria Técnica

6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN
6.1 Tipo de contratación:
6.1.1 Adjudicación Directa ___ 6.1.2 Invitación a tres <input checked="" type="checkbox"/> 6.1.3 Licitación Pública Nacional ___ 6.1.4 Licitación Pública Internacional ___ 6.1.5 Otro: (Señalar) ___
6.2 Unidad administrativa responsable de contratar la evaluación: Coordinación Administrativa de la Secretaria de Infraestructura y desarrollo urbano.
6.3 Costo total de la evaluación: \$ 174,00.00
6.4 Fuente de Financiamiento: Estatal.

7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN
7.1 Difusión en internet de la evaluación:
7.2 Difusión en internet del formato: http://www.col.gob.mx/desarrollourbano/contenido/MTE1NTU=