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 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.	
1.2 Fecha de inicio de la evaluación (dd/mm/aaaa): noviembre 2025	
1.3 Fecha de término de la evaluación (dd/mm/aaaa): abril-2026	
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. Jesica Sarai López Mendoza	Unidad administrativa: Dirección Técnica de Planeación Estratégica de la Secretara de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad.
1.5 Objetivo general de la evaluación: Analizar sistemáticamente el diseño y desempeño global al programa presupuestario S98, Infraestructura Carretera, para mejorar su gestión y medir el logro de los resultados con base en su instrumento de Seguimiento del Desempeño.	
1.6 Objetivos específicos de la evaluación: • 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;	
1.7 Metodología utilizada en la evaluación: Metodología de análisis de gabinete	
Instrumentos de recolección de información:	
Cuestionarios__ Entrevistas__ Formatos_X_ Otros__ Especifique:	
Descripción de las técnicas y modelos utilizados: 1.Estadísticas oficiales que señalen el impacto del Pp. 2.Listado de Obras y/o acciones realizadas con el Pp de los ejercicios fiscales evaluados y especificando las realizadas con el convenio mencionado. 3.Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos y Recurso Estatal, ejercicios fiscales 2023 y 2024. 4.Bases de datos de las acciones realizadas con el Pp en los 2 ejercicios fiscales evaluados, incluyendo número de beneficiarios, desagregado sexo, grupo etario, localidad, etc.). 5.Sistemas informáticos utilizados para el registro y seguimiento. 6.Informes financieros oficiales que contenga presupuesto asignado y ejercido.	

2. PRINCIPALES HALLAZGOS DE LA EVALUACIÓN

2.1 Describir los hallazgos más relevantes de la evaluación:

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- Se identificaron indicadores clasificados como estratégicos que, por su naturaleza, corresponden a indicadores de gestión, particularmente aquellos relacionados con el ejercicio presupuestario.

- Los medios de verificación de diversos indicadores se encuentran definidos de manera genérica, dificultando la monitoreabilidad y replicabilidad de los resultados reportados.

- Se identificó ausencia o debilidad de supuestos en diversos niveles de la MIR, particularmente en el ejercicio fiscal 2024.

- 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.

- 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.

- 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.

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:

F1. Alineación estratégica. El programa se vincula con los instrumentos de planeación estatal y con objetivos de desarrollo sostenible, particularmente con el ODS 9, relativo a infraestructura resiliente y sostenible.

F2. Pertinencia de la intervención. La construcción, conservación, rehabilitación y modernización carretera atienden necesidades de conectividad y movilidad en el territorio estatal.

F3. Capacidad institucional para ejecutar obras. La SEIDUM cuenta con atribuciones y mecanismos operativos para planear, contratar, supervisar y ejecutar proyectos de infraestructura carretera.

F4. Diversificación de fuentes de financiamiento. Durante los ejercicios evaluados se contó con recursos de origen federal y estatal, así como con recursos vinculados a mecanismos específicos de financiamiento.

F5. Existencia de mecanismos de fiscalización. Se cuenta con antecedentes de revisión de recursos y obras públicas, incluida la auditoría DC-AI-05, cuyo resultado reportado fue sin observaciones.

2.2.2 Oportunidades:

O1. Coordinación intergubernamental. La posibilidad de gestionar convenios y recursos federales permite complementar la inversión estatal, sujeto a la disponibilidad y las condiciones de los instrumentos correspondientes.

O2. Fortalecimiento de la gestión de activos carreteros. La utilización de inventarios georreferenciados y diagnósticos del estado físico de la red puede mejorar la priorización de las inversiones.

O3. Incorporación de criterios técnicos de priorización. La información sobre deterioro, tránsito, conectividad y población beneficiada puede apoyar decisiones de inversión más transparentes.

O4. Aprovechamiento de herramientas digitales. Los sistemas de información geográfica y los tableros de seguimiento pueden mejorar el monitoreo de obras y la publicación de resultados.

O5. Integración de criterios de resiliencia. La incorporación de análisis de riesgos y adaptación climática puede contribuir a la durabilidad de la infraestructura y a la continuidad de la conectividad.

2.2.3 Debilidades:

D1. Áreas de mejora en el diseño. El Árbol del Problema y el Árbol de Objetivos presentan oportunidades de mejora en la redacción de las causas, la numeración de sus ramas y la demostración de la lógica causal.

D2. Orientación insuficiente a resultados. El ISD privilegia el seguimiento de actividades, productos y avances físicos, sin demostrar suficientemente los cambios derivados de las intervenciones.

D3. Limitaciones en la MIR. Se requiere fortalecer la correspondencia entre objetivos e indicadores, así como los supuestos y la especificidad de algunos medios de verificación.

D4. Metodología de cobertura perfectible. Se necesita formalizar los criterios para cuantificar el área de enfoque atendida, los kilómetros intervenidos y la priorización de los tramos carreteros.

D5. Necesidad de actualizar los procedimientos. El manual revisado requiere adecuarse a la estructura y atribuciones vigentes de la SEIDUM.

D6. Oportunidades en transparencia proactiva. La publicación de información específica sobre metas, avances, resultados y beneficios del programa puede fortalecerse.

2.2.4 Amenazas:

A1. Incertidumbre presupuestaria. La disponibilidad y oportunidad de los recursos federales y estatales puede modificar el alcance y los calendarios de las obras.

A2. Incremento de costos. Las variaciones en los precios de materiales, combustibles, maquinaria y servicios de construcción pueden reducir la capacidad de intervención con el presupuesto disponible.

A3. Fenómenos hidrometeorológicos. Lluvias intensas, inundaciones y otros eventos pueden acelerar el deterioro carretero, dañar obras y generar necesidades extraordinarias de atención.

A4. Acumulación de necesidades de conservación. El deterioro progresivo de la red puede incrementar los requerimientos de inversión si las acciones preventivas y de mantenimiento resultan insuficientes.

A5. Dependencia de autorizaciones y coordinación externa. Los convenios, permisos y tiempos de otras instancias pueden incidir en la oportunidad de contratación y ejecución de los proyectos.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA EVALUACIÓN

3.2 Describir las recomendaciones de acuerdo a su relevancia:

1: Se recomienda redactar las causas como condiciones negativas y no iniciando con “Falta”

2: 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

3: 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

4: Actualizar el Instrumento de Diseño incorporando una metodología para identificar, cuantificar y caracterizar el área de enfoque potencial, objetivo y atendida
5: 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
6: Especificar en las fichas técnicas los documentos, sistemas de información, bases de datos y registros administrativos que sustentan el cálculo de los indicadores
7: Revisar integralmente la lógica horizontal de la MIR e incorporar supuestos asociados a riesgos externos que puedan afectar el cumplimiento de objetivos
8: 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
9: 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
10: Rediseñar los indicadores incorporando variables relacionadas con conectividad, transitabilidad, seguridad vial, estado físico de la red carretera y reducción de tiempos de traslado.
11: Revisar la clasificación de los indicadores conforme a la Metodología de Marco Lógico y los Lineamientos Estatales del PbR-SED

4. DATOS DE LA INSTANCIA EVALUADORA
4.1 Nombre del coordinador de la evaluación: Mtro. Adrián Galindo Landeros
4.2 Cargo: Coordinador
4.3 Institución a la que pertenece: Impulso y Evolución Integral, A.C.
4.4 Principales colaboradores: Lic. Diana Amparo Maldonado Enriquez y Lic. María Araceli Galván López.
4.5 Correo electrónico del coordinador de la evaluación: impulsoyevolucionintegralac@gmail.com
4.6 Teléfono (con clave lada):

5. IDENTIFICACIÓN DEL (LOS) PROGRAMA(S)
5.1 Nombre del (los) programa(s) evaluado(s): S98 Infraestructura Carretera financiado por el Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos y Recurso Estatal ejercicios fiscales 2023 y 2024.
5.2 Siglas: S98
5.3 Ente público coordinador del (los) programa(s): Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad
5.4 Poder público al que pertenece(n) el(los) programa(s):
Poder Ejecutivo_X__ Poder Legislativo___ Poder Judicial___ Ente Autónomo___
5.5 Ámbito gubernamental al que pertenece(n) el(los) programa(s):
Federal_X__ Estatal_X__ 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, Desarrollo Urbano y Movilidad	
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: Arq. Marisol Neri León despachoseidum@gobiernocolima.gob.mx	Unidad administrativa: Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad

6. DATOS DE CONTRATACIÓN DE LA EVALUACIÓN
6.1 Tipo de contratación:
6.1.1 Adjudicación Directa___ 6.1.2 Invitación a tres_X__ 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 Técnica de Obra Pública.
6.3 Costo total de la evaluación: $ 233,300.00 con IVA incluido
6.4 Fuente de Financiamiento: Recursos propios.

7. DIFUSIÓN DE LA EVALUACIÓN
7.1 Difusión en internet de la evaluación: https://www.col.gob.mx/seidum/contenido/NjY5ODA=
7.2 Difusión en internet del formato: https://www.col.gob.mx/seidum/contenido/NjY5ODA=