



SECRETARÍA DE  
INFRAESTRUCTURA Y  
DESARROLLO URBANO

**Evaluación de Consistencia y Resultados del Programa Presupuestario Infraestructura carretera ejercicio fiscal 2018.**

**Convenio de coordinación en materia de reasignación de recursos.**

**Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado de Colima**

**COLIMA,<sup>1</sup> COLIMA**



**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.  
Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado de Colima

**Fecha de inicio de la evaluación:**

05 de julio de 2019

**Fecha de término de la evaluación:**

diciembre de 2019

**Unidad Administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación:**

Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SEIDUR).

**Titular de la Unidad Administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación:**

Arq. Lizzette del Carmen Cardona Rodríguez

**Principales colaboradores:**

Lorena Alejandra Hernández Hernández

**Instancia Evaluadora:**

Tecnología Social para el Desarrollo SA de CV

**Coordinador de la evaluación:**

Víctor Manuel Fajardo Correa

**Principales colaboradores:**

Lorena Gutiérrez Ugalde  
Patricio Martínez Nava  
Ricardo Vázquez Duran

## Contenido

Contenido .....	3
Índice de Cuadros y Figuras. ....	5
Introducción. ....	8
A. Metodología y Técnicas Utilizadas.....	15
B. Análisis de la operación del Convenio de Coordinación en materia de reasignación de recursos 2018, Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Gobierno del estado de Colima, Conservación y reconstrucción de caminos rurales y alimentadores.....	17
1. Características del programa.....	28
2. Diseño. ....	31
2.1 Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa ....	31
2.2 Análisis de la contribución del programa a las metas y estrategias nacionales.....	36
2.3 Análisis de la Población Potencial y Objetivo y Mecanismos de Elegibilidad.....	40
2.4 Evaluación y Análisis de La Matriz de Indicadores para Resultados .....	47
3. Planeación y orientación a resultados. ....	56
3.1 Instrumentos de planeación.....	56
3.2 De la orientación hacia resultados y esquemas o procesos de evaluación .....	57
3.3 De la generación de la información.....	59
4. Análisis de la Cobertura y Focalización. ....	61
5 Operación.....	65
5.1 Análisis de los procesos establecidos en las ROP o normatividad aplicable. ....	65
5.2 Mejora y Simplificación Regulatoria .....	67
5.3 Eficiencia y Economía Operatoria del Programa .....	68
5.4 Sistematización de la Información.....	69
5.5 Cumplimiento y Avance en los Indicadores de Gestión y Productos ....	69
5.6 Rendición de Cuentas y Transparencia .....	69
6. Percepción de la Población Atendida.....	71



7. Medición de Resultados .....	72
Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones (FODA).....	76
Conclusiones. ....	81
Bibliografía .....	87

## Índice de Cuadros y Figuras.

Cuadro B.1 Programa de Conservación 2018	18
Cuadro B.2 Aplicación Estimada de las Aportaciones del Ramo 33	22
Cuadro B.3 Tipo de inversiones realizadas con recursos FISE	23
Cuadro B.4 Programa Nacional de Conservación de Carreteras 2018, Colima	24
Cuadro B.5 Presupuesto por programa (MIR 98-Infraestructura Carretera), 2018	25
Cuadro B.6 Desglose del recurso Infraestructura carretera, 2018	26
Cuadro B.7 Tipos de superficies para Carreteras y Caminos	26
Cuadro B.8 Caminos alimentadores 2017	27
Cuadro 1.1 Comparación de problemática atendida por fuente de información	32
Cuadro 1.2 Comparativo entre las distintas fuentes de información	33
Cuadro 2.3.1 Carreteras en el estado de Colima	41
Cuadro 2.3.2 Información del Programa Sectorial en el estado de Colima	43
Cuadro 2.3.3 Área de enfoque potencial, objetivo y atendida, 2018	46
Cuadro 2.4. Matriz de Indicadores para Resultados SEIDUR, 2018	49
Cuadro 2.5.1 Coincidencias de los Programas en la Matriz de Indicadores para Resultados	52
Cuadro 2.5.2 Programas presupuestarios y su población	53
Cuadro 2.5.3 Comparación de los programas Estatal y Federal	54
Cuadro 4.1 Programa Institucional de Infraestructura y Desarrollo Urbano	61
Cuadro 4.2 Inventario de caminos alimentadores 2017, para atender 2018	62
Cuadro 4.3 Cobertura de las metas institucionales	63
Cuadro 5.3.1 Fuentes de financiamiento para la operación del programa	68
Cuadro 6.1 Calificación al tramo carretero Villa de Álvarez-Minatitlán (53 KM)	71
Cuadro 7.1 MIR de Infraestructura Carretera	72
Cuadro 7.2 Resultados de Infraestructura Carretera, 2018	73

Cuadro 7.3 MIR del Programa presupuestario: Infraestructura no habitacional del estado de Colima, 2017	74
Figura 1.1 Esquema del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	37
Figura 1.2 Alineación de los objetivos en diferentes niveles de políticas.	39
Figura 2.3.1 Cuantificación y Cualificación de los tipos de población para Infraestructura carretera	45

## Índice de Gráficas

Gráfica B.1 Gasto del Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas	22
--	----

## Índice de Imágenes

Imagen 5.1.1 Ejemplo de diagrama a para procedimientos SEIDUR	65
---	----

## Introducción.

Las políticas públicas tienen como principal función mejorar la administración de los gobiernos, por medio del fortalecimiento de la lógica aplicada para la toma de decisiones gubernamentales, en pro de un Estado y los asuntos públicos. En este sentido, es importante considerar que éstas se diseñan como un conjunto de decisiones, que posteriormente se convertirán en acciones sistematizadas que aseguren su eficiencia y buen desempeño.

Con el fin de atender problemas que atañen a la sociedad civil, la elaboración de políticas públicas son la vía por la cual el Estado tiene la obligación de intervenir para asegurar su estabilidad política, social y económica; Luis Aguilar lo señala del siguiente modo:

“Una política pública es: a) Un conjunto (secuencia, sistema, ciclo) de acciones estructuradas de modo intencional y causal, que se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público; b) acciones que son ejecutadas por actores gubernamentales o por estos en asociación con actores sociales (económicos, civiles), y e) que da origen, o forman un patrón de comportamiento del gobierno y la sociedad” (Aguilar, 2009)

Por lo tanto, en el país es importante reconocer el papel de las políticas públicas, así como el impacto que estas deben de generar. Con el objetivo de atender las problemáticas que vulneran a la sociedad mexicana, es obligación del Estado generar los mecanismos necesarios en el campo de la administración y gestión de los poderes bajo los que se rige la nación, generando vínculos entre Estado, instituciones y ciudadanos; siendo estos últimos por y para los que se generan las políticas públicas adecuadas y pertinentes que causen algún tipo de impacto positivo.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, dentro del artículo 22 dicta lo siguiente: “...*El Presidente de los Estados Unidos Mexicanos podrá celebrar convenios de coordinación de acciones con los Gobiernos Estatales...con los Municipios, satisfaciendo las formalidades legales que en cada caso procedan, a fin de favorecer el desarrollo integral de las propias entidades...*” (DOF, 2014)

Por lo que el Gobierno Federal tiene la capacidad de generar este tipo de acuerdos con otras instituciones Estatales y Municipales, con el fin de proveer recursos y apoyos para mejorar la gestión y administración pública en las entidades que buscan desarrollar aspectos a favor de la región, en lo que concierne a esta evaluación, es el de infraestructura carretera.

La infraestructura carretera en México es parte de la gestión política de los principales organismos gubernamentales. Para verificar la eficiencia y eficacia de los programas y proyectos que se gestionan por medio de los recursos asignados para su función; se lleva a cabo la Evaluación del Desempeño.

Este ejercicio se genera a partir de lo establecido en el marco legal de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el artículo 134 dicta que: *“Los recursos económicos de que dispongan la federación, las entidades federales, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se administran con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez; para cumplir con los objetivos a los que están predestinados”* (DOF, 2016). Por lo tanto, es obligatorio que se realice buen uso de los recursos destinados a la administración pública, y sean aprovechados de manera eficiente.

En este sentido, el artículo 27 la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH) señala que:

“La estructura programática facilitará la vinculación de la programación de los ejecutores con el Plan Nacional de Desarrollo y los programas, y deberá incluir indicadores de desempeño con sus correspondientes metas anuales. Deberán diferenciarse los indicadores y metas de la dependencia o entidad de los indicadores y metas de sus unidades responsables. Dichos indicadores de desempeño corresponderán a un índice, medida, cociente o fórmula que permita establecer un parámetro de medición de lo que se pretende lograr en un año expresado en términos de cobertura, eficiencia, impacto económico y social, calidad y equidad. Estos indicadores serán la base para el funcionamiento del Sistema de Evaluación del Desempeño.” (DOF, 2015)

Por lo tanto, el análisis de indicadores de desempeño forma parte importante del proceso de Evaluación de Desempeño. En el artículo 110 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria se señala lo siguiente: *“La evaluación del desempeño se realizará a través de la verificación del grado de cumplimiento de objetivos y metas, con base en indicadores estratégicos y de gestión que permitan conocer los resultados de la aplicación de recursos públicos federales”* (DOF, 2015).

Así mismo, el artículo 111 dentro de esta misma ley establece que:

*“La Secretaría verificará periódicamente, al menos cada trimestre, los resultados de recaudación y de ejecución de los programas y presupuestos de las dependencias y entidades, con base en el sistema de evaluación del desempeño, entre otros, para identificar la eficiencia, economía, eficacia, y la calidad en la Administración Pública Federal y el impacto social del ejercicio del gasto público, así como aplicar las medidas conducentes. Igual obligación y para los mismos fines, tendrán las dependencias, respecto de sus entidades coordinadas.”* (DOF, 2015)

En lo que confiere al Reglamento de la LFPRH el artículo 10 señala lo siguiente: *“La programación, presupuesto, control, ejercicio y evaluación del gasto público se sujetará a sistemas de control presupuestario, los cuales serán de aplicación y observancia obligatoria para las dependencias y entidades...”* (DOF, 2016)

Por otro lado, se integra el artículo 53 de la Ley General de Contabilidad Gubernamental (LGCG), que en la fracción III establece los requerimientos respecto a la información programática de acuerdo con lo establecido en el artículo 46 de esta Ley, fracción III en la cual se menciona que la información de los programas deberá contener lo siguiente: *a) Gasto por categoría programática; b) Programas y proyectos de inversión, y c) Indicadores de resultados* (DOF, 2018). Del mismo modo retomando el artículo 53 de la misma Ley, en su fracción IV menciona que la cuenta pública de la entidad deberá de agregar los siguientes aspectos: *“Análisis cualitativo de los indicadores de la postura fiscal, estableciendo su vínculo con los objetivos y prioridades definidas en la materia, en el programa económico anual...”* (DOF, 2018).

En caso de que no se cumplan con las normas anteriormente mencionadas en cuanto el uso y aprovechamiento de los recursos, se dispondrá de ejecutar las sanciones administrativas para los servidores públicos, mencionadas en los artículos 85 y 86 de la misma Ley.

Por otro lado, la Constitución Política del Estado de Colima, dentro del artículo 116, fracción III, hace referencia a la importancia de la evaluación para el manejo y uso de los recursos económicos de los que el Estado y los municipios dispongan en conformidad de lo establecido en los artículos anteriormente mencionados, así como en los términos de los que dispongan las leyes en la materia.

Por lo anterior, el artículo 27 de la Ley Orgánica de Administración Pública del Estado de Colima dicta que la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano le corresponde el estudio, planeación, resolución y despacho de los siguientes aspectos entre otros:

I.- Instrumentar y conducir las políticas y los programas relativos a asentamientos humanos, desarrollo urbano, protección del ambiente, ecología, vivienda, equipamientos y obras públicas del Estado, bajo las directrices que se determinen en el marco del Plan Estatal de Desarrollo y las leyes de la materia; [...]

IV.- Formular y proponer al Gobernador la celebración de acuerdos de coordinación con la Administración Pública Federal y con los Ayuntamientos, tendientes a la construcción de obras, prestaciones de servicios públicos y en general cualquier otro propósito de beneficio común; (Periodico Oficial del Estado de Colima, 2015)

Por medio de diversos instrumentos<sup>1</sup>, se busca generar acciones dentro de los marcos jurídicos pertinentes para cada uno de los campos que le competen a los diferentes niveles de gobierno y sus instituciones. En este sentido, la infraestructura urbana de la que los ciudadanos hacen uso, genera un tema importante para el Estado, es decir, aspectos como puentes, caminos, carreteras, puertos, aeropuertos, etc. Ya que, es parte fundamental para el desarrollo de los diversos procesos socioeconómicos que conectan a las distintas regiones de nuestro país.

---

<sup>1</sup> Como: leyes, tratados, convenios, programas, etc.

Por lo tanto, los Estados y Municipios deben de generar las acciones necesarias para mantener el tema de la infraestructura carretera al día, a partir de los requerimientos y exigencias de la demanda interna y externa en la región.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) tiene la facultad de generar convenios solicitados por otras instituciones, donde se reasigna el presupuesto, siempre y cuando este esté apegado a un modelo de convenio emitido por la misma SHCP. En este sentido, durante el año 2017, se acordó la reasignación de recursos por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), es decir, se generó un convenio.

Dicho convenio tiene como finalidad mejorar las vías de comunicación al interior del Estado, así como de las regiones vecinas, con el objeto de otorgar calidad del servicio ofrecido para los vehículos que utilizan dichos caminos y carreteras.

El programa generado a partir de este convenio es denominado: ***Conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras***. El importe asignado es \$ 153'000,000.00, con cargo al presupuesto de la SCT.

Por lo que dicho convenio conforme a lo establecido a la ley es necesario que sea sometido a evaluaciones anualmente.

En este sentido, es importante generar las herramientas necesarias para permitir una evaluación, bajo la normativa de la Ley General de Contabilidad Gubernamental, el Consejo Nacional de Administración Contable (CONAC) que es el órgano que tiene entre otras funciones la de coordinar la armonización contable de las instituciones públicas, mismas tienen como obligación generar y emitir su información financiera, de acuerdo a las normas que este mismo órgano genera. Esta disposición, en el apartado 11 refiere que para garantizar la evaluación orientada a resultados y retroalimentar el SED, los entes públicos podrán aplicar los tipos de evaluación determinados en el numeral Décimo Sexto de los Lineamientos de Evaluación de la APF, los cuales son los siguientes:

- ▶ **Evaluación de Consistencia y Resultados**
- ▶ Evaluación de Indicadores
- ▶ Evaluación de Procesos

- ▶ Evaluación Específica
- ▶ Evaluación de Impacto

Con relación a lo anterior, bajo el contexto del programa y sus características, el gobierno de Colima, por medio de la Secretaría de Planeación y Finanzas generó el Programa Anual de Evaluación **2019**. Señalando realizar una Evaluación de Consistencia y Resultados.

El presente tipo de evaluación denominada como **Consistencia y Resultados**, misma que tiene como **objetivo general** evaluar la consistencia y orientación a resultados del Programa (Infraestructura carretera para el ejercicio fiscal 2018) con la finalidad de proveer información que retroalimente su diseño, gestión y resultados. Es decir, se mide la información que funcione para modificar, y mejorar su funcionamiento, diseño y gestión de los resultados.

**Los objetivos específicos** se detallan a continuación:

- ▶ 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.

Al ser seleccionada este tipo de evaluación, es importante contemplar los Términos de Referencia (TDR), los cuales vienen dentro del numeral XVIII de los Lineamientos Generales para la Evaluación de Programas Federales de la Administración Pública; dictando los siguientes 6 aspectos a evaluar:

- ▶ Características del Programa
- ▶ Diseño
- ▶ Planeación y Orientación a Resultados
- ▶ Cobertura y Focalización
- ▶ Operación
- ▶ Percepción de la Población Atendida

Sin embargo, Tecnología Social para el Desarrollo elaboró un análisis del Convenio en Materia de Reasignación de Recursos que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Estado de Colima, para que esta cumpliera cabalmente por lo solicitado en el PAT emitido por la Secretaría de Planeación y Finanzas del Estado de Colima.

## A. Metodología y Técnicas Utilizadas.

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 plantee 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<sup>2</sup>. Es importante

---

<sup>2</sup> Se utiliza este término para enfatizar que no se trata de una resolución de orden económico simple –costo –beneficio monetario–, sino que se trata de integrar en las planeaciones y análisis, un enfoque desde la perspectiva del bienestar público, lo cual implica integrar aspectos como la equidad, el desarrollo sustentable, etc.



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.

## **B. Análisis de la operación del Convenio de Coordinación en materia de reasignación de recursos 2018, Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Gobierno del estado de Colima, Conservación y reconstrucción de caminos rurales y alimentadores.**

Los convenios son acuerdos entre las dependencias del Gobierno Federal y entidades federativas que se firman con el propósito de reasignarles recursos, para el cumplimiento de diversos objetivos de los programas federales.<sup>3</sup> Están regulados en el artículo 22 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, menciona que:

El Presidente de los Estados Unidos Mexicanos podrá celebrar convenios de coordinación de acciones con los Gobiernos Estatales, y con su participación, en los casos necesarios, con los Municipios, satisfaciendo las formalidades legales que en cada caso procedan, a fin de favorecer el desarrollo integral de las propias entidades federativas. (DOF, 2014)

Según José Sánchez García, el origen de los Convenios Únicos de Coordinación (CUCS), se remonta hacia el año 1976, mencionando que:

Es un acuerdo presidencial en el Diario Oficial, quedó establecida la creación de los Convenios Únicos de Coordinación: “El Ejecutivo Federal celebrará Convenios Únicos de Coordinación con los Ejecutivos Federales, con miras a coordinar las acciones de las órdenes del Gobierno mencionadas en materia que sean de la competencia de ambos” (Sánchez García, 2016)

Entre los años 80 y 90 el CUCS, ha tenido diversos nombres.<sup>4</sup> En la actualidad se les llama Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos. Teniendo claro a que hace referencia un convenio de coordinación. El estado de Colima recibió una transferencia económica mediante el Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de

---

<sup>3</sup> En este link se puede encontrar cómo se distribuye el presupuesto federalizado [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/225601/Gasto\\_federalizado\\_e\\_indicadores.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/225601/Gasto_federalizado_e_indicadores.pdf), consultado el 2 de diciembre de 2019.

<sup>4</sup> Para más información sobre la transformación de los convenios se puede consultar en el siguiente enlace: <https://mexico.leyderecho.org/convenio-de-coordinacion/>, consultado el 5 de noviembre de 2019.

Recursos 2018, con cargo al presupuesto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por la cantidad de \$ 153,000,000.00 de pesos. Dicha cantidad se previó utilizar para la Conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras<sup>5</sup> del estado de Colima, es decir 456.39 km.

A continuación se presenta la relación de obras que se atendieron con dicho recurso:

Cuadro B.1 Programa de Conservación 2018					
Número	Obras	Municipio	Inversión (MDP)	Meta (Km)	Trabajos a realizar
1	Alcaraces-Alzada-Trapichillos	Cuauhtémoc-Colima	\$ 6.00	1.15	Deshierbe, reposición de base hidráulica y carpeta asfáltica y señalamiento horizontal y vertical
2	Comala-Cofradia del Suchitlan	Comala	\$ 2.00	1.00	Deshierbe, bacheo superficial, señalamiento horizontal y vertical
3	E.C. (Manzanillo-Minatitlán)-Puertecito de Lajas-El Huizcolote	Manzanillo	\$ 2.00	2.20	Deshierbe, retiro de derrumbes, bacheo superficial y profundo, limpieza de cunetas y señalamiento horizontal
4	Libramiento Armería	Armería	\$ 2.50	3.50	Deshierbe, bacheo superficial, riego de sello y señalamiento horizontal
5	San Antonio-Agua salada-La loma	Minatitlán	\$ 3.00	1.00	Deshierbe, bacheo superficial, riego de sello, reposición de cunetas y señalamiento horizontal
6	Tepames-Potreriillos	Colima	\$ 9.50	6.50	Desmonte, escarificado y compactación de superficie, carpeta asfáltica y señalamiento horizontal y vertical
7	Turla-Tamala	Ixtlahuacán	\$ 2.00	4.00	Deshierbe, bacheo superficial, riego de sello, reposición de cunetas y señalamiento horizontal

<sup>5</sup> Las carreteras alimentadoras son aquellas por las que transita un promedio no mayor de 500 vehículos por día que crean interconexión entre ciudades medias y dan acceso a los corredores de la red troncal de carreteras. Los caminos rurales comunican a localidades cuya población es superior a 200 habitantes e inferior a 2,500, y permiten un tránsito promedio no mayor de 100 vehículos por día. Para más información consultar en el siguiente enlace: [https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2011i/Grupos/Desarrollo Economico/2011\\_0252\\_a.pdf](https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2011i/Grupos/Desarrollo_Economico/2011_0252_a.pdf), consultado el 13 de noviembre de 2019.

Cuadro B.1 Programa de Conservación 2018 (continuación)					
Número	Obras	Municipio	Inversión (MDP)	Meta (Km)	Trabajos a realizar
8	Mixcuate-Camino viejo a Minatitlán	Minatitlán	\$ 5.00	33.00	Conservación del camino rural
9	Acceso a La loma	Minatitlán	\$ 2.50	0.40	Pavimento ecológico con huellas de rodamiento
10	Los dos accesos a Agua Salada	Minatitlán	\$ 2.50	0.80	Pavimento ecológico con huellas de rodamiento
11	Tecomán-Cofradía de Morelos	Tecomán	\$ 1.40	0.27	Bacheo profundo
12	Coquimatlán-Pueblo Juárez	Coquimatlán	\$ 1.70	0.32	Construcción de obra de drenaje
13	Paquete para la conservación de la red carretera estatal	Todo el Estado	\$ 30.00	350.00	Conservación de la red estatal.
14	El Naranjal-Quesarúa	Cuauhtémoc y Villa Álvarez	\$ 11.00	7.90	Deshierbe, bacheo superficial, sobrecarpeta de 5.0 cm de espesor y señalamiento horizontal
15	Cuyutlán-Caseta de cobro	Armería	\$ 1.30	0.80	Deshierbe, bacheo superficial, sobrecarpeta de 5.0 cm de espesor y señalamiento horizontal
16	Jala-Madrid	Coquimatlán	\$ 3.20	5.70	Deshierbe, bacheo superficial, riego de sello y señalamiento horizontal
17	Lucita-El ahijadero	Tecomán	\$ 10.50	7.30	Deshierbe, bacheo superficial, sobrecarpeta de 5.0 cm de espesor y señalamiento horizontal
18	T. La vía-T. El estero	Armería	\$ 3.00	5.50	Deshierbe, bacheo superficial, riego de sello y señalamiento horizontal
19	Circuito vial Villa Álvarez-Entroque ramal a Zacualpan (segunda parte)	Villa Álvarez	\$ 25.00	1.60	Conservación del circuito vial (segunda etapa)
20	El bordo-El naranjal	Cuauhtémoc	\$ 8.20	5.70	Deshierbe, bacheo superficial, sobrecarpeta de 5.0 cm y señalamiento horizontal
21	Cerro de Ortega-Callejones	Tecomán	\$ 7.70	14.20	Deshierbe, bacheo superficial, sobrecarpeta de 5.0 cm de espesor y señalamiento horizontal
22	Villa Álvarez-Minatitlán	Villa Álvarez y Minatitlán	\$ 6.00	1.32	Bacheo profundo

Cuadro B.1 Programa de Conservación 2018 (continuación)					
Número	Obras	Municipio	Inversión (MDP)	Meta (Km)	Trabajos a realizar
23	Plan del Zapote-Grutas San Gabriel	Ixtlahuacán	\$ 7.00	2.23	Huellas de rodamiento
<b>Total programa de conservación</b>			<b>\$ 153.00</b>	<b>456.39</b>	

Fuente: Elaborado por TECSO con base a la información del Convenio de Coordinación en materia de reasignación de recursos 2018, Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Gobierno del estado de Colima, Conservación y reconstrucción de caminos rurales y alimentadores.

De las 23 obras que se realizaron en el año fiscal 2018, en la que más se invirtió fue el número 13 "Paquete para la conservación de la red carretera estatal". Dicha obra consiste en la conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras en el estado de Colima, con una asignación presupuestal de \$ 30,000,000.00 es decir el 19% del presupuesto total. Asimismo fue la obra de mayor cobertura con 350 kilómetros en su actividad de "Conservación de la red estatal". La segunda obra con mayor inversión de presupuesto fue "Conservación del circuito vial (segunda etapa)" con \$ 25,000,000.00 que representó el 16% del presupuesto total. El restante de obras, en su mayoría dedican al "Deshierbe, bacheo superficial, sobrecarpeta de 5.0 cm de espesor y señalamiento horizontal" tuvieron una asignación presupuestal menor y corresponde aproximadamente 13 obras.

El programa "Conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras", según la Secretaría de Planeación y Finanzas del estado de Colima, menciona que obtuvieron la cantidad de \$ 149,940,000, es decir son \$ 3,060,000 menos de lo que se menciona en el "Convenio de Conservación y reconstrucción de caminos rurales y alimentadoras", que son \$ 153,000,000. Esto hace una diferencia del 2% entre las dos fuentes consultadas.

Con lo establecido en la Ley de Derecho, dentro del art. 191, párrafo segundo, se establece en el convenio lo siguiente:

"Las partes convienen que la ENTIDAD FEDERATIVA destine una cantidad equivalente al uno al millar del monto total de los recursos reasignados y aportados en efectivo, a favor de la Secretaría de la Contraloría del Estado para que realice la vigilancia, inspección, control y evaluación de las obras y acciones ejecutadas por administración directa con esos recursos; dicha cantidad será

ejercida conforme a los lineamientos que emita la SFP. La ministración correspondiente se hará conforme a los plazos y calendario programados para el ejercicio de los recursos reasignados, para lo que del total de estos recursos se restará hasta el uno al millar y la diferencia se aplicará a las acciones que se detallan en el anexo 1 de este instrumento. Para el caso de las obras públicas ejecutadas por contrato, aplicará lo dispuesto en el artículo 191 de la Ley Federal de Derechos." (Diario Oficial de la Federación, 2013)

En este sentido, es importante señalar que esto corresponde a lo establecido en el marco de la Ley Federal de Derechos, lo cual se puede identificar dentro de una escala mayor jerárquica normativa.

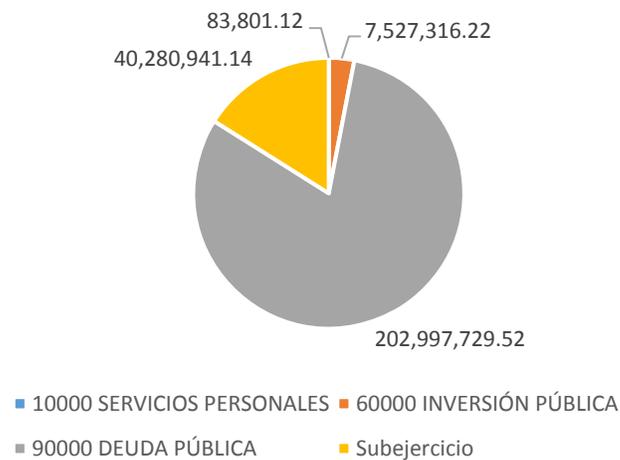
Por otra parte, el Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF) funge como fuente de financiamiento para Infraestructura Carretera. Según el artículo 47 fracción IX de la Ley de Coordinación Fiscal menciona que: *"Destinar fondos constituidos para apoyar proyectos de infraestructura concesionada en donde se combinan recursos públicos y privados"* (DOF, 2018).

Para cumplir con lo establecido en el artículo mencionado anteriormente. En el 2018, según el Diario Oficial de la Federación, se destinó al Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF) \$ 40,638,106,600 a nivel nacional. Para el estado de Colima se destinó \$ 250,736,294 es decir el 0.61% del total del ingreso del FAFEF.

En la página de Índice de Transparencia y Disponibilidad de la Información Fiscal se menciona que el **presupuesto ejercido** del FAFEF para el año 2018 fue de \$ 250,889,788, el cual fue superior a lo que dio la Federación por valor de \$ 250,736,294. Se estima que tuvo una diferencia de \$ 153,494.

Según la Secretaría de Planeación y Finanzas el presupuesto ejercido por un valor de \$ 250,889,788, se refleja en la siguiente gráfica:

**Gráfica B.1 Gasto del Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas**



**Fuente:** Elaborado por TECSO con base en la Dirección General de Egresos de la Secretaría de Planeación y Finanzas

Para la Inversión pública se destinó \$ 7,527,316.22 de los \$ 250,889,788, es decir, 3% del ingreso total del FAFEF para Colima. La cantidad de la Inversión pública viene más explícita, en la cuenta pública 2018, Información presupuestaria, donde se menciona que se invirtió en la partida 61,2000 “Edificación no habitacional”. Los otros rubros que ejercen la mayoría del ingreso, se ocupa para Deuda pública, subejercicios y servicios personales. Sin embargo, estas no contribuyen a la “Infraestructura carretera”.

Otra fuente de información, según el decreto número 429, del Presupuesto de Egresos del estado de Colima para el ejercicio Fiscal 2018, el Ramo 33 (FAFEF) se desglosó de la siguiente manera:

<b>Cuadro B.2 Aplicación Estimada de las Aportaciones del Ramo 33</b>	
Programa Normal de Obra	\$ 25,000,000
Costo Financiero y Pago de la Deuda realizados en el Ejercicio Fiscal	\$224,588,414
<b>Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas</b>	<b>\$ 249,588,414</b>
<b>Fuente:</b> Elaborado por TECSO con base al Presupuesto de Egresos del Estado de Colima para el Ejercicio Fiscal 2018	

Según el Presupuesto de Egresos del estado de Colima reportó para FAFEF la cantidad de \$ 249,588,414 pesos, comparándolo con lo que registró el Índice de Transparencia y Disponibilidad de la Información Fiscal (\$ 250,889,788) hay una diferencia de \$ 1,301,374, es decir 0.5% de diferencia. Asimismo, al compáralo con lo registrado en el Diario Oficial de

la Federación (\$ 250,736,294), se detecta una diferencia de \$ 1,147,880, respecto al Presupuesto de Egresos del estado de Colima.

El presupuesto del Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social (FAIS), para el año 2018 fue de \$ 223,160,758.01. Dándole a la vertiente, Fondo Infraestructura Social Estatal (FISE)<sup>6</sup>, la cantidad de \$ 27,050,324.00, que representa el 12% del ingreso total del FAIS. El cual se desglosa de la siguiente manera:

<b>Cuadro B.3 Tipo de inversiones realizadas con recursos FISE</b>		
<b>Rubro</b>	<b>Monto</b>	<b>Porcentaje</b>
Agua y saneamiento	\$ 5,795,182.49	21.42%
Salud	\$ 1,014,691.86	3.75%
Urbanización	\$ 4,575,322.69	16.91%
Vivienda	\$ 14,865,126.96	54.95%
Gastos Indirectos	\$ 800,000.00	2.96%
<b>Total</b>	<b>\$ 27,050,324.00</b>	<b>100%</b>
<b>Fuente:</b> Elaborado por TECSO con base a la información de la dependencia SEDESOL, Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social FAIS 2018		

Para complementar el ingreso del Programa “Infraestructura Carretera” se destinó el 16.91% del rubro Urbanización al Fondo Infraestructura Social Estatal (FISE). Sin embargo, no se encontró un uso del presupuesto para “Infraestructura Carretera”, según la Secretaría de Planeación y Finanzas del estado de Colima.

El Programa Nacional de Conservación de Carreteras 2018, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, destinó a Colima la siguiente cantidad \$ 164, 461,741.73. Como se observa en el siguiente cuadro:

<sup>6</sup> Respecto al Fondo de Infraestructura Social para las Entidades (FISE), regulado por el artículo 33 fracción II de la Ley de Coordinación Fiscal, menciona: que el ingreso se usará para los siguientes rubros: “Fondo de Infraestructura Social para las Entidades: obras y acciones que beneficien preferentemente a la población de los municipios, demarcaciones territoriales y localidades que presenten mayores niveles de rezago social y pobreza extrema en la entidad.”

El Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social se divide en dos vertientes, una de ellas el Fondo de Infraestructura Social Estatal (FISE) y Fondo de Infraestructura Social Municipal (FISMDF)

Cuadro B.4 Programa Nacional de Conservación de Carreteras 2018, Colima	
Destino	Asignación
Reconstrucción	\$ 30,025,426.70
Conservación Periódica	\$ 58,309,402.53
Conservación Periódica de Puentes	\$ 3,973,893.94
Conservación Rutinaria de Tramos	\$ 51,159,795.15
Señalamiento Horizontal	\$ 7,618,303.97
Barrera de Protección	\$ 4,973,167.49
Señalamiento Vertical	\$ 5,470,335.89
Conservación Rutinaria de Puentes	\$ 2,931,416.06
<b>Total</b>	<b>\$ 164,461,741.73</b>
<b>Fuente:</b> Elaborada por TECSO con base a la información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	

La mayoría del ingreso de este Programa se destinó a los rubros de “Conservación periódica” y “Conservación rutinaria de tramos”. Los dos rubros representan el 61% del ingreso que destinó el Programa Nacional de Conservación de Carreteras 2018 al estado de Colima. Este porcentaje del programa Federal contribuye al cumplimiento del objetivo del programa Estatal “Infraestructura Carretera”; que señala que uno de sus propósitos es mejorar las carreteras, contribuyendo desarrollo integral del estado de Colima. Lo anterior, se puede ver reflejado en el tercer informe de gobierno del estado de Colima, donde se menciona los municipios y localidades atendidas con la inversión Federal. Un ejemplo, es el rubro de “Conservación Rutinaria de Tramos” que atendió a los municipios de Colima, Tecomán, Cuauhtémoc, Armería, Manzanillo y Minatitlán.

Otro financiamiento según el Presupuesto de Egresos del estado de Colima es para el programa de “Infraestructura Carretera” con un presupuesto de \$ 156,000,000 pesos. Según la MIR del programa se distribuye en dos componentes: el primero, “Obra Pública Directa Ejecutada” que tiene como actividades Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF) y Programa Normal de Obra. El segundo, “Obra Pública Convenida” se compone de cinco actividades, la primera es el Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF), Fondo para la Infraestructura Social Estatal (FISE), Financiamiento de Proyectos Estratégicos, Programa de Infraestructura Indígena (PROII) y Programa de Infraestructura Carretera de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En conclusión, el Convenio contribuye a conservar las carreteras y también contribuye al objetivo de la MIR de Infraestructura Carretera de Colima, que señala “mejor infraestructura carretera para el desarrollo integral del Estado”. De acuerdo con las definiciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Conservación de carreteras significa: (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2015). También menciona que hay dos tipos de conservación, la primera es rutinaria que da mantenimiento fuera de la carretera, como el deshierbe, derrumbes, limpieza, etc. La segunda es periódica que sus actividades se concentran dentro del cuerpo como bacheo, revestimiento, renivelación, etc.

Con las definiciones mencionadas anteriormente y el cuadro B.1, se cuenta con una noción más clara, de qué se hace con el presupuesto que da la SCT al estado de Colima; sin embargo, la MIR de Infraestructura Carretera no es claro en sus actividades de cómo se distribuiría ese ingreso y en qué actividades se invertiría, ya que en sus actividades menciona sólo los Fondos. Se recomienda cambiar las actividades de la MIR Estatal, para así saber el manejo de los recursos.

La dependencia del estado de Colima, Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SEIDUR), indica que el presupuesto para el ejercicio 2018, para Infraestructura Carretera se desglosa de la siguiente manera:

<b>Cuadro B.5 Presupuesto por programa (MIR 98-Infraestructura Carretera), 2018</b>			
<b>Programa</b>	<b>Aprobado</b>	<b>Modificado</b>	<b>Ejercido</b>
Conservación y Reconstrucción de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras (SCT)	\$ 149,940,000	\$ 149,787,000	\$ 149,786,933
Programa Normal De Obra	\$ 63,963,596	\$ 61,100,975	\$ 61,085,689
Fideicomiso para la Infraestructura de los Estados (FIES)	\$ 19,710,000	\$ 18,844,514	\$ 18,844,514
<b>Total MIR 98</b>	<b>\$ 233,613,596</b>	<b>\$ 229,732,489</b>	<b>\$ 229,717,136</b>
<b>Fuente:</b> Elaborado por TECSO con base a la información proporcionada por la SEIDUR, Presupuesto por Programa.			

Se observa que son varias las fuentes de ingreso, no es solo el convenio que se tiene con SCT. Sin embargo, la mayor parte del ingreso proviene del

convenio con el 65.2%; otra fuente de ingreso es el Programa Normal de Obra con el 26.5%; seguido por el FIES con el 8.2%.

El presupuesto mencionado en el cuadro anterior se distribuyó en 50 obras, el cual se desglosa de la siguiente manera:

<b>Cuadro B.6 Desglose del recurso Infraestructura carretera, 2018</b>				
<b>Tipo de obra</b>	<b>Número de obras</b>	<b>Kilómetros</b>	<b>Origen del recurso</b>	<b>Recurso</b>
Conservación	23	456.39	SCT	\$149,786,933
Reconstrucción	27	244.69	PNG-FIES	\$ 79,535,404
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>701.08</b>		<b>\$ 229,322,404</b>

**Fuente:** Elaborado por TECSO con información proporcionada por la SEIDUR

El recurso del Programa “Infraestructura Carretera” se destinó a dos obras: Conservación y Reconstrucción. Se destaca en el cuadro anterior la importancia del convenio que se realizó con la SCT, ya que, el recurso cubre el 65% de los kilómetros que se requiere atender en “Conservación” a pesar que son menos obras comparándolo con “Reconstrucción”. El tipo de obra “Reconstrucción”, realizó el 35% del total de kilómetros que se requiere atender. Con estos dos tipos de obra hacia las carreteras de Colima se contribuye a una parte del objetivo que es “el mejoramiento de la infraestructura carretera necesaria para el desarrollo integral del estado”.

Para más objetividad y tener noción en qué tareas se invierte el ingreso de Infraestructura Carretera. Se definirá los siguientes conceptos para los tipos de superficies:

<b>Cuadro B.7 Tipos de superficies para Carreteras y Caminos</b>	
<b>Tipo</b>	<b>Definición</b>
<b>Carretera</b>	
Pavimentada	Cubierta con asfalto o concreto
Revestida	Cubierta con una capa delgada de asfalto
<b>Camino (rural de terracería )</b>	
Revestida (rural de terracería)	Este tipo de comunicación por lo general cuenta con terraplén y obras de drenaje elementales permanentes y presentan una capa de revestimiento de material de granulometría gruesa. En otros casos pueden ser caminos empedrados.
Terracería (Brecha)	Vía de comunicación terrestre a nivel del suelo, generada a base de desmonte o tránsito continuo. Generalmente es posible la circulación de un vehículo.

**Fuente:** Elaborado por TECSO con base a la información de [http://antares.inegi.org.mx/analisis/red\\_hidro/documentosSeg/Conceptos\\_de\\_Carreteras\\_y\\_Ca](http://antares.inegi.org.mx/analisis/red_hidro/documentosSeg/Conceptos_de_Carreteras_y_Ca), visto el 09 de diciembre de 2019

Hay conceptos que requieren tener dos connotaciones diferentes ya que se enfocan a diferentes tipos de carreteras, como es el caso del concepto “revestida”. A continuación, se presenta un inventario de las acciones específicas que se hicieron en las carreteras del estado de Colima en el año 2017 de acuerdo a los conceptos descritos anteriormente.

<b>Cuadro B.8 Caminos alimentadores 2017</b>		
<b>Tipo de obra</b>	<b>Municipios beneficiados</b>	<b>Kilómetros</b>
Pavimentado	Armería, Colima, Comala, Coquimatlán, Cuauhtémoc Ixtlahuacán, Manzanillo, Minatitlán, Tecomán y Villa de Álvarez.	854.29
Revestida	Armería, Colima, Comala, Coquimatlán, Cuauhtémoc, Ixtlahuacán, Manzanillo, Minatitlán, Tecomán, Villa Álvarez y varios.	27.60
Terracería	Armería, Comala, Cuauhtémoc, Manzanillo, Minatitlán y Tecomán,	1.80
<b>Total</b>		<b>883.69</b>
<b>Fuente:</b> Elaborado por TECSO con información proporcionada por la SEIDUR (Inventario de caminos alimentadoras 2017)		

Es importante tomar en cuenta los años fiscales anteriores, como en este caso, para obtener un panorama más amplio de que se hará con el presupuesto del siguiente año fiscal y poder así complementar obras o empezar nuevas obras.

En conclusión, existen varias fuentes de ingreso para el programa Infraestructura Carretera, la mayoría son del gobierno Federal y muy escaso por parte del gobierno Estatal. Estas fuentes de ingreso se encuentra representadas en la MIR del programa como actividades, pero varios de esos programas, se encontró que no invierten ingresos para Infraestructura Carretera, que es el caso del FISE.

La MIR dentro de sus actividades tiene registrado a los Fondos. Es conveniente que los Fondos no se tome como actividades para la MIR, ya que éstas son instancias ejecutoras. En ese sentido, se recomienda cambiar los Fondos por actividades sustantivas.

## 1. Características del programa.

El programa presupuestario **098-Infraestructura Carretera**, es operado por la **Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano en el Estado de Colima**.

El problema central que busca resolver, según lo identificado por la SEIDUR en el árbol de problemas es: *"El Estado de Colima Enfrenta una Infraestructura Carretera insuficiente."*

Este programa se vincula con la siguiente meta del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, **IV- México Próspero**, el cual contemplaba un crecimiento económico y de estabilidad. Por otro lado, en cuanto a los objetivos, este programa se alinea directamente con el objetivo **4.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica**. Y finalmente, con 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**.

El programa de Infraestructura Carretera tiene como objetivos establecidos en la **Matriz de Indicadores para Resultados 2018**: *"Contribuir a consolidar las vialidades en el Estado, para mejorar los tiempos de traslados para el crecimiento económico y social mediante vías públicas y seguras."* Y que *"La población cuenta con mayor y mejor infraestructura carretera necesaria para el desarrollo integral del Estado"*. Asimismo, los bienes y servicios que este ofrece dicho programa son: *"La obra pública directa ejecutada"* y *"La Obra pública convenida"*.

De acuerdo al Estudio para la Creación y Modificación de Programas Presupuestarios de la Secretaría de Planeación y Finanzas; la población potencial es de 711, 235 mil habitantes, y población objetivo la cantidad de 554,763 mil habitantes, como los que utilizan principalmente las carreteras y caminos del Estado.

A partir de la información generada por SEIDUR la población potencial es definida como *"La población del estado de Colima"*, correspondiente según datos del INEGI a 711,235 habitantes, y la Población objetivo refiriéndose a: *"La población que utiliza los accesos carreteros a las principales zonas urbanas"* correspondiente a 554,763 habitantes.

Sin embargo, para efectos de Análisis interno y de la presente evaluación se define a la Población Objetivo, potencial y atendida por **Áreas de enfoque realizando su medición a través de kilómetros.**

Respecto al presupuesto para el año fiscal 2017 fue de \$127, 520,000, y para el año fiscal 2018 ascendió a \$149, 940, 000. Por otro lado, el Convenio reporta que los recursos federales transferidos cuentan con importe de \$153 000,000.

El programa Presupuestario **98 Infraestructura Carretera**, cuenta con una MIR en la cual se pueden identificar el Resumen Narrativo de la matriz de indicadores (**Fin:** Contribuir a consolidar las vialidades en el Estado, para mejorar los tiempos de traslados para el crecimiento económico y social mediante vías públicas y seguras; **Propósito:** La población cuenta con mayor y mejor infraestructura carretera necesaria para el desarrollo integral del Estado; **Componente:** Obra pública directa ejecutada(A) y Obra Pública Convenida (B)).

A partir de lo establecido en los Términos de Referencia generador por CONEVAL, se genera una valoración del diseño del programa, respecto a la atención del problema o necesidad, misma que se muestra conforme a la siguiente tabla:

Tema	Nivel	Justificación
<b>Diseño</b>	27 de 36=75%	Se obtuvo esta calificación debido a que se tienen diferentes fuentes de información que provienen de otras instituciones. Lo cual, genera problemáticas en los diagnósticos en materia de infraestructura carretera.
<b>Planeación y Orientación a Resultados</b>	15/24=62%	Cuentan con instrumentos de planeación, sin embargo, se carece de indicadores (excepto MIR a nivel estratégico) que permitan medir la contribución a estos. Asimismo no se cuenta con ASM, ya que es la primera vez que se evalúa este programa.
<b>Cobertura y Focalización</b>	4/4=100%	Este se puede mantener, si el programa lleva a cabo la focalización de la atención bajo áreas de enfoque.

Tema	Nivel	Justificación
<b>Operación</b>	43/48=89%	Se obtuvo este promedio, debido a que el software creado para administrar las obras aún no está finalizado.
<b>Percepción de la Población Atendida</b>	1/4=25%	Esta calificación fue obtenida, debido a que SEIDUR no generó durante ese año las herramientas necesarias para conocer la percepción de la población atendida.
<b>Resultados</b>	6/20=30%	El indicador de propósito está establecido como indicador de gestión.
<b>Valoración Final</b>	96/136=70%	

Como se muestra en el cuadro anterior, en materia de cobertura y focalización, a pesar de que documentalmente se trabaja con población, internamente se trabaja como área de enfoque, es decir, kilómetros. Aunado a ello se hacen recorridos anuales para conocer el estado de las carreteras, clasificándolas como bueno/regular/malo. Por eso se obtiene el 100% en este rubro.

Por el lado contrario en materia de resultados, solo se obtuvo el 30% dado que las actividades están planteadas a partir de fuentes de financiamiento. Y el propósito cuenta con un indicador de gestión. Mientras el fin al ser una tasa de variación no es comparable con el ejercicio fiscal 2017; siendo 2018 el dato de línea base.

## 2. Diseño.

### 2.1 Análisis de la justificación de la creación y del diseño del programa

A partir de la información proporcionada por SEIDUR, se identificó la principal necesidad a la que el programa busca responder: *“En el estado de Colima la Red carretera Estatal es Ineficiente, deteriorada y poco Regularizada”*. Y como está establecido en el **Estudio para la Creación y Modificación de Programas Presupuestarios**, y en los instrumentos de recolección para llevar a cabo esta evaluación.

En este sentido, de acuerdo con la Matriz del Marco Lógico proporcionado por la Dirección de Programación de la Secretaría de Planeación y Finanzas; el problema cuenta con otro tipo de características. Ya que, según este documento: *“La Red Estatal es ineficiente, deteriorada y poco regularizada”*. En otras palabras, se cuenta con información relacionada al programa abordado desde una fuente externa, mismo que problematiza el fenómeno desde un análisis diferente al de SEIDUR.

Por otro lado, la misma Secretaría elaboró el árbol de problemas, señalando como el problema central: *“El Estado de Colima enfrenta una infraestructura carretera insuficiente”*. Este planteamiento señala una cuestión distinta del anterior problema de la MIR, ya que la insuficiencia en la Infraestructura Carretera no cumple con los requerimientos del Estado.

Finalmente, por medio del Convenio en el cual SEIDUR recibe aportaciones federales por parte de la SCT. Este tiene como objetivo principal: *“Conservación y construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras para mejorar las comunicaciones en el interior del Estado y con las regiones vecinas, a fin de elevar la calidad de vida de los habitantes del Estado de Colima”*.

En el siguiente cuadro es posible observar estas diferencias:

Cuadro 1.1 Comparación de problemática atendida por fuente de información	
Fuente	Descripción
“Cedula” (información proporcionada por SEIDUR).	<i>“Reconstrucción y conservación de carreteras”</i>
Árbol de problemas. (Información proporcionada por SEIDUR).	<i>“El estado de Colima cuenta con una Red Carretera Insuficiente”</i>
Fuente externa. Estudio para la Creación y Modificación de Programas Presupuestarios. (fuente externa)	<i>“En el Estado de Colima la Red Carretera Estatal es ineficiente, deteriorada y poco regularizada.”</i>
Convenio de coordinación en materia de reasignación de recursos.	<i>“Conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras”</i>
<b>Fuente:</b> Elaborado por TECSO a partir de información proporcionada por la dependencia.	

Es importante distinguir las diferentes nociones que se tienen en torno a la misma cuestión, es decir, la disyuntiva entre los organismos al generar un diagnóstico. Es importante tomar en cuenta las funciones de cada uno de estos entes gubernamentales, así como, las tres diferentes perspectivas con las que se aborda el tema de Infraestructura carretera.

Como se mencionó anteriormente, se cuenta con un árbol de problemas, elaborado bajo la Metodología del Marco Lógico, sin embargo, esta no se ve reflejada en la problemática atendida y definida por SEIDUR. Por lo que se recomienda que se utilice la Metodología mencionada anteriormente, con la finalidad de homogeneizar la problemática atendida. Esto resulta de utilidad para generar un diagnóstico de forma más detallada y clara.

Estas problemáticas responden a que no se proporcionó la debida atención al mantenimiento de la infraestructura carretera, así como la ausencia del cumplimiento con las normas vigentes. Por otro lado, la mala integración vial, aunado a las anteriores causas, han provocado que en el Estado de Colima se encuentre una red carretera deteriorada, redes viales saturadas; mismas que no garantizan la circulación de bienes y personas.

Cuadro 1.2 Comparativo entre las distintas fuentes de información			
	Problema Central 1	Problema Central 2	Problema Central 3
<b>Fuente</b>	SEIDUR	Árbol de Problemas	Secretaría de Planeación y Finanzas del Estado de Colima
<b>Ubicación territorial</b>	Estado de Colima	Estado de Colima	Estado de Colima
<b>Población objetivo</b>	La red Estatal de carreteras	Infraestructura carretera	Red de Carretera Estatal
<b>Características</b>	Reconstrucción y conservación de carreteras	Marco regulatorio desarticulado Deficiente planeación urbana Mantenimiento insuficiente Financiamiento insuficiente	Ineficiente, deteriorada y poco regularizada

**Fuente:** Elaborado por TECSO con base a información proporcionada por SEIDUR y por el Estado de Colima.

Sin embargo, para lo que confiere a esta evaluación se tomará la información proporcionada por SEIDUR, esto con la finalidad de conocer cómo la dependencia vislumbra el problema evaluado.

En el problema central planteado por la SEIDUR se definen dos cualidades; la reconstrucción entendida como:

El conjunto de actividades que deben realizarse para alcanzar las condiciones originales de circulación, operación y seguridad de un camino, después de haber sido severamente deteriorado ya sea por falta de conservación, por algún fenómeno natural, por la circulación de un parque vehicular mayor en número, dimensión y peso al que fue diseñado o por haber rebasado su vida útil (SCT, 2015).

Y la conservación es definida por la SCT como: "...el conjunto de actividades que se ejecutan para mantener las condiciones de transitabilidad de la red rural y alimentadora y prevenir el deterioro ocasionado por el uso y por los agentes climatológicos" (SCT, 2015).

Por su parte el árbol de problemas plantea cuatro problemáticas:

- **El marco regulatorio desarticulado** (Según el Plan Anual de Trabajo del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, SEIDUR cuenta con la posibilidad de tomar decisiones en torno a la ejecución y normas vigentes del programa, siempre y cuando se

cumpla con las obligaciones establecidas por otros organismos como el Estado de Colima y la SHCP).

- ▶ **Deficiente planeación urbana** (En este aspecto la Secretaría cuenta con las atribuciones necesarias para tomar decisiones en torno a los programas sectoriales en materia de infraestructura, equipamiento y servicios. Según lo que dicta el artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Colima).
- ▶ **Mantenimiento insuficiente** (Según el Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Urbano, tiene como objetivo, coordinar las actividades de construcción, supervisión y mantenimiento de las obras pertenecientes a la Administración Pública Estatal).
- ▶ **Financiamiento insuficiente** (A partir de la elaboración de un instrumento como la Matriz de Marco Lógico, se genera un proceso con la finalidad de obtener recursos bajo el modelo de Gestión para Resultados).

Mientras que la **Secretaría de Planeación y Finanzas del Estado de Colima** identifica tres problemáticas principales; **Ineficiente**, es decir, que los recursos invertidos no reflejan los resultados esperados; en el caso de la carretera **deteriorada**, se plantea que no se da el mantenimiento suficiente, o no existe reconstrucción y conservación de las mismas, siendo esta problemática la constante entre las tres principales fuentes de información.

En el caso de **poco regularizada** se empata con el marco regulatorio desarticulado. En conclusión, es importante para el propósito de esta evaluación que existan similitudes en cuanto a la problemáticas identificadas por las distintas fuentes de evaluación, pues de este modo se logra llegar a una postura en común, a partir de estas similitudes.

Por lo tanto, es posible afirmar que el programa sí cuenta con un diagnóstico, mismo que aporta información sobre las causas, efectos y características del mismo; tal y como se describen en las siguientes líneas.

A pesar de esto, se identifican las causas y efectos más generales de la problemática relacionada a la infraestructura carretera de Colima. Estos serían a manera de listado las **causas** de la problemática planteada:

- ▶ No existe mantenimiento en la estructura carretera.
- ▶ Mala integración de la red vial.

- ▶ No se hace cumplir con la normatividad vigente.

Así mismo, como **efectos** principales se cuenta con los siguientes:

- ▶ Red carretera deteriorada.
- ▶ Redes viales saturadas.
- ▶ Incapacidad de la red vial para garantizar la circulación de bienes y personas.

Este diagnóstico fue elaborado a principios del año 2018, como parte del **Estudio para la Creación y Modificación de Programas Presupuestarios**. Por lo tanto, la vigencia es anual, conforme a cada año fiscal. En este sentido el diagnóstico cuenta con una vigencia cíclica.

Como se ha mencionado anteriormente, el Programa de infraestructura carretera busca atender las carreteras del Estado de Colima, por lo tanto la ubicación territorial para la implementación del programa se encuentra bien definida.

Por otro lado, existe una justificación teórica para este programa; esto en concordancia con lo que menciona la Secretaría en el instrumento de recolección de información, mencionando que la máxima autoridad Regidora en Temas de Infraestructura carretera es la **Secretaría de Comunicaciones y Transporte**, por lo que SEIDUR utiliza lo que dicta este organismo en su Guía y Procedimientos y Técnicas Para La Conservación De Carreteras En México<sup>7</sup>.

Por todo lo anterior, se concluye que se tiene definido un problema, los efectos y causas que aqueja a la Red Carretera del Estado. Aunque se cuente con un árbol de problemas, pero este no se vea reflejado en el planteamiento de la SEIDUR y la SPF de Colima. 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.

---

<sup>7</sup> Para mayor información, ingresar al siguiente enlace:

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Guias/guia-carreteras.pdf>

Cabe señalar que la SEIDUR, presentó la evidencia suficiente para conocer las necesidades en materia de modernización, reconstrucción y mantenimiento que requiere el estado. Se recomienda implementar el Modelo de Gestión para Resultados con el objetivo de partir de una problemática bien definida.

## **2.2 Análisis de la contribución del programa a las metas y estrategias nacionales**

La ley General de Contabilidad Gubernamental (LGCG) dentro de los artículos 51 y 57 mencionan lo siguiente: “los entes públicos deberán de presentar en sus páginas de internet y ser actualizada por lo menos cada tres meses” y “Las secretarías de hacienda, o equivalentes a nivel estatal, así como las tesorerías municipales deberán de colocar en sus páginas de internet los enlaces que redirijan hacia la información correspondiente a la toma de decisiones, e información relacionada a los convenios acordados por sus administraciones. Así como a la información financiera de los entes que conforman sus administraciones”

En cuanto a la alineación de este programa en cuanto a objetivos, metas y estrategias, este se generó con el fin de responder conforme a lo establecido en los planes correspondientes a los tres niveles de gobierno con el fin de cumplir en la relación del propósito y el programa sectorial.

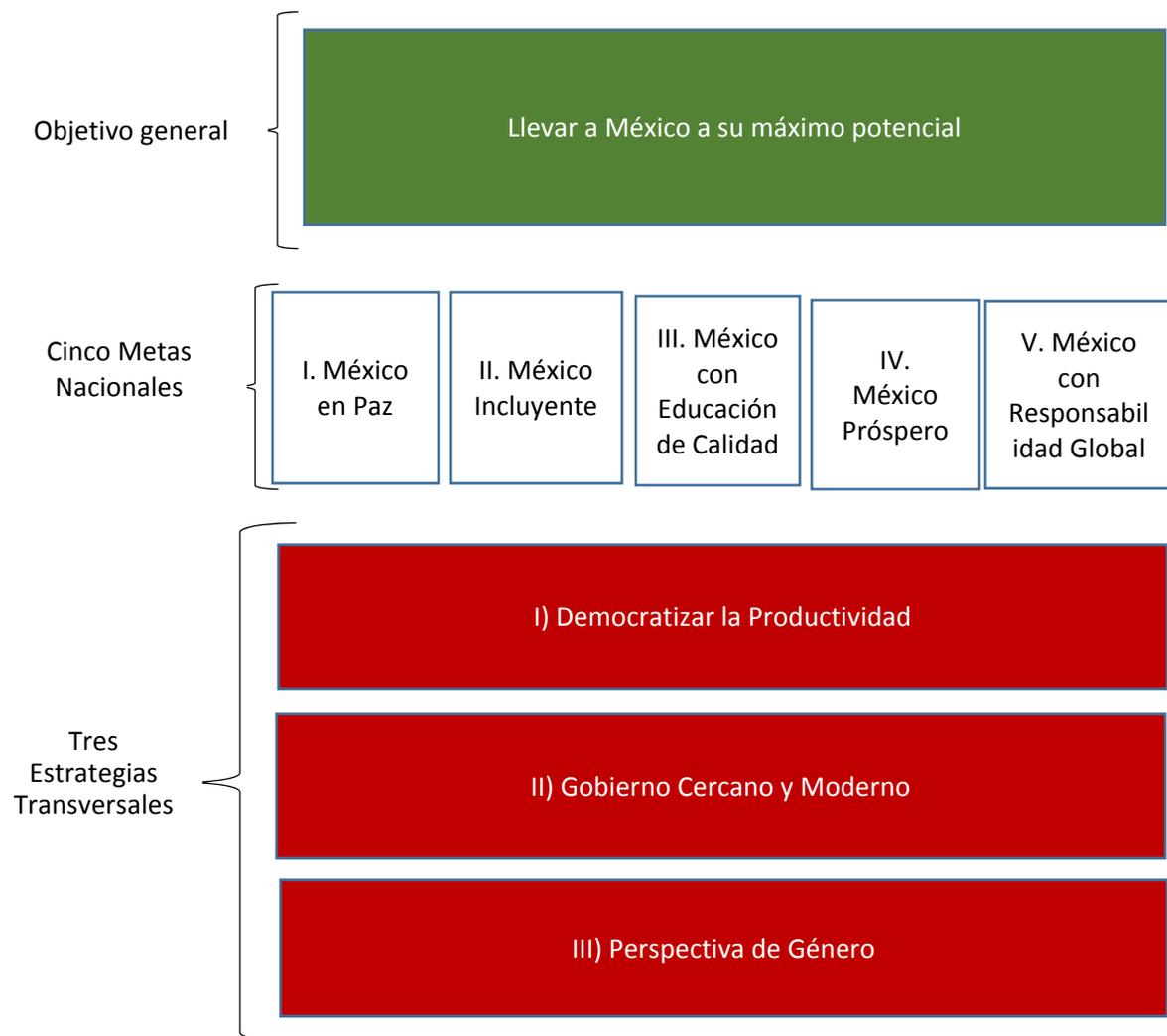
En este sentido, SEIDUR señala en primer instancia que el problema o necesidad prioritaria que busca resolver. Por lo tanto, el Programa presupuestario “Infraestructura carretera” tiene base en El Plan Nacional Desarrollo en México que es el documento rector del Ejecutivo Federal en el que precisan los objetivos nacionales, estrategias y prioridades del desarrollo integral y sustentable del país. En el cual se destaca que:

“El Plan Nacional de Desarrollo también destaca la importancia de acelerar el crecimiento económico para construir un México Próspero. Detalla el camino para impulsar a las pequeñas y medianas empresas, así como para promover la generación de empleos. También ubica el desarrollo de la infraestructura como pieza clave para

incrementar la competitividad de la nación entera". (DOF, 2012)

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 tiene como Objetivo general "Llevar a México a su máximo potencial" lo cual se detallan a través de la creación de las cinco metas Nacionales las cuales se representan en la siguiente figura.

**Figura 1.1 Esquema del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018**



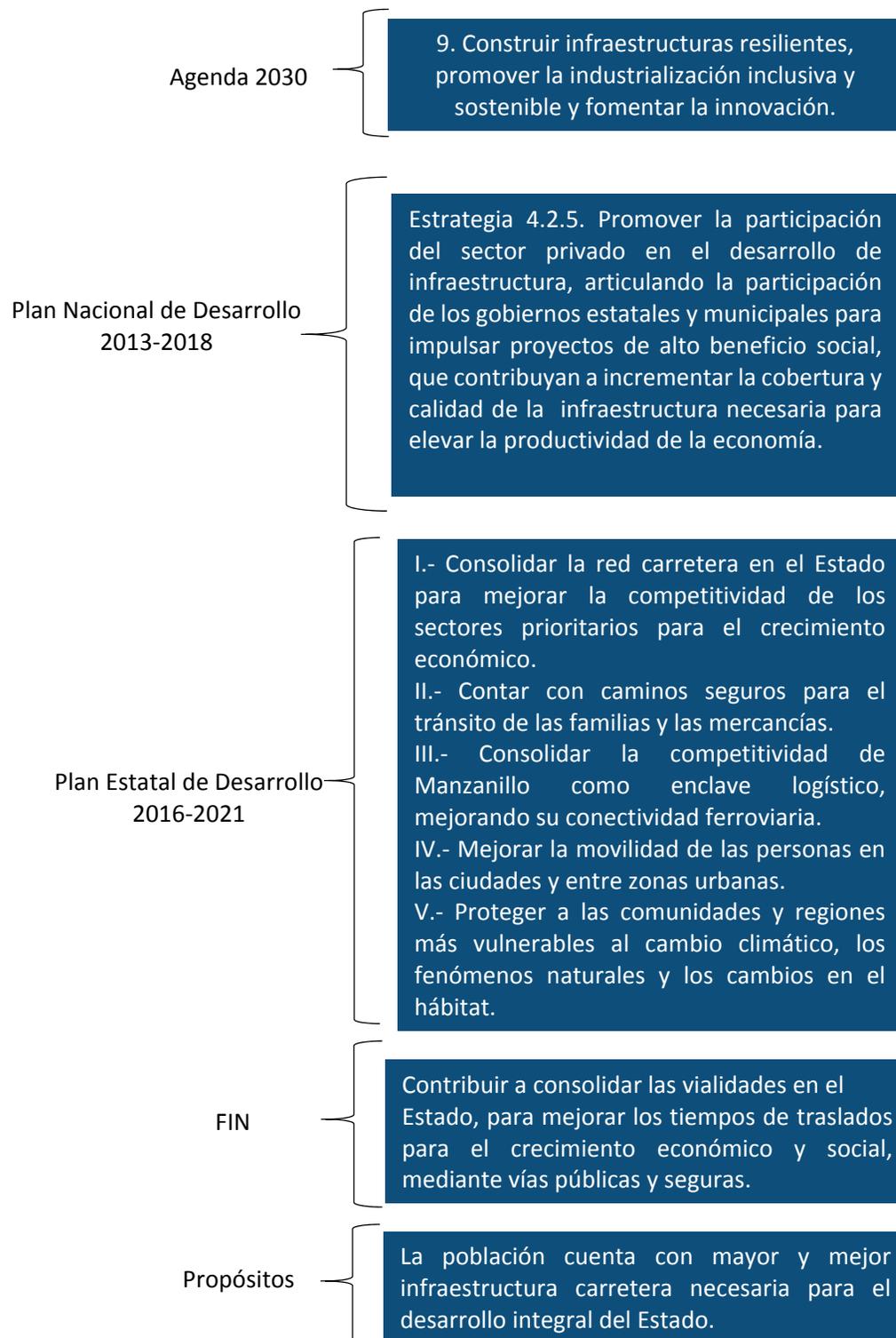
Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Identificado por SEIDUR por medio de los instrumentos de recolección de datos.

Por otro lado, el programa del mismo modo, responde alineándose con lo que dicta el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021, el eje I Colima Competitivo;

el cual menciona lo siguiente en cuanto a las metas propuestas para el 2021: *“Crecer en términos reales, a una tasa anual superior a 3.5% del PIB”...“Posicionar a Colima entre los tres estados más competitivos de México y con mejor entorno para hacer negocios”* (Gobierno del Estado de Colima , 2017).

En la siguiente figura se esquematiza como la creación del programa se vincula claramente a los objetivos planteados en la agenda 2030, misma a la que México suscribió y por lo tanto debe de enfocarse a cumplir las metas a nivel internacional. Así como en el Plan Nacional y Estatal de Desarrollo; es decir, en donde el programa encuentra una alineación fija respecto a programas de mayor jerarquía.

**Figura 1.2 Alineación de los objetivos en diferentes niveles de políticas.**



Fuente: Elaborado por TECSO con base en la MIR 98 Infraestructura Carretera, PED, PND y Agenda 2030.

Por lo tanto, es posible concluir en el presente apartado es posible identificar que 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. Ya que, las fuentes de información se encuentran al alcance del público en general, y cumplen con las normativas vigentes.

### 2.3 Análisis de la Población Potencial y Objetivo y Mecanismos de Elegibilidad

Este apartado tiene como objetivo identificar si el municipio tiene definidos los siguientes conceptos:

- ▶ Población potencial, población objetivo y población atendida, y mecanismos para identificarla.
- ▶ Información sobre la demanda total de apoyo y sus características.
- ▶ Estrategia de cobertura.
- ▶ Procedimientos para la selección de beneficiarios.

Estos conceptos ya tienen referentes obligatorios, por ello, de acuerdo con los términos de referencia de CONEVAL, se entenderá por:

- ▶ **Población potencial** a la población total que representa la necesidad y/o problema que justifica la existencia del programa y que por lo tanto pudiera ser elegible para su atención.
- ▶ **Población objetivo** a la población que el programa tiene planeado o programado atender para cubrir la población potencial, y que cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en su normatividad.
- ▶ **Población atendida** a la población beneficiada por el programa en un ejercicio fiscal.

Se cuenta con datos cuantificables de la población potencial y población objetivo. Sin embargo, es difícil calcular las obras realizadas del Programa Infraestructura Carretera si solamente se tiene datos de la población.

Se menciona que la población total en Colima es de 711,235 personas y que la población concentrada en zonas urbanas, (Colima-Villa de Álvarez,

Manzanillo-El Colomo y Tecomán-Bayardo-Armería-Cofradía de Juárez) concentran el 78% de la población de la entidad” (SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y FINANZAS, 2018). Estos datos toman en cuenta la población del estado, pero no la población que habita fuera del estado de Colima.

El área de enfoque ayudaría a medir mejor los resultados, y ver si se alcanzaron las metas. *“El área de enfoque, es todo aquello todas aquellas categorías que se puedan agrupar y que no correspondan a seres humanos, es decir, puede ser por ejemplo la población de árboles en México, (...)”* (Cantón Santana, 2019)

Es importante hacer énfasis que los TdR se basan en lo que dicta el CONEVAL. Los TdR están basados en la política social, por lo tanto su unidad de medida son las personas beneficiadas. Para los proyectos de infraestructura la unidad de medida puede variar y debe adaptarse a lo que se quiere enfocar. Es por eso que además de personas se pueden establecer zonas industriales, de comercio, localidades o colonias, mejor conocido como área de enfoque.

A continuación se presenta las carreteras del estado de Colima.

Cuadro 2.3.1 Carreteras en el estado de Colima		
Número de índice	Carretera	Carretera
<b>Red Estatal Libre</b>		
1.	Armería-Playa El Paraíso	COL
2.	Colima-Comala	COL-016
3.	Colima-Coquimatlán	COL-034
4.	Comala-San Antonio	COL-016
5.	Coquimatlán-Pueblo Juárez	COL-034
6.	Costera Laguna de Cuyutlán	COL
7.	Cuahtémoc-Colima	COL-019
8.	Libramiento de Tecomán	COL
9.	Libramiento Poniente Arco Sur de Tecomán	COL
10.	Libramiento Poniente de Colima	COL
11.	Los Limones - Loma de Juárez	COL
12.	Puerta de Caleras - Madrid	COL-014

Cuadro 2.3.1 Carreteras en el estado de Colima		
Número de índice	Carretera	Carretera
13.	Quesería-El Naranjal	COL-001
14.	Ramal a Aeropuerto de Colima	COL
15.	Ramal a Aeropuerto Manzanillo	COL
16.	Ramal a Camotlán de Miraflores	COL
17.	Ramal a Ixtlahuacán	COL-005
18.	Ramal a Las Brisas	COL
19.	Ramal a Los Tepames	COL-004
20.	Ramal a Rancho Valle Nuevo	COL
21.	Ramal a Rincón de López	COL
22.	Ramal a Tecuanillo	COL-009
23.	Tecomán - La Mascota	COL
24.	Trapichillos-Estación Alzada	COL-003
25.	Villa de Álvarez-Minatitlán	COL

**Fuente:** Elaborado por TECSO con información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Según la Dirección de Programación de la Secretaría de Planeación y Finanzas de Colima la carretera estatal tiene un 49% en condiciones regulares y mal estado. Además, solo un 6.64% se encuentra debidamente regularizada por la normatividad vigente<sup>8</sup>. Esto quiere decir que de las 42 carreteras, 20.58 de ellas se encuentran en mal estado. Asimismo de las 42 carreteras solamente 2.52 se alinea a la normatividad vigente.

De las 42 carreteras que presenta el estado de Colima según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se presentan los siguientes tramos tomando como base la información del Programa Anual de Trabajo 2018 del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, que tiene como objetivo poder contrarrestar las condiciones regulares y el mal estado; se presenta el programa que tiene como meta "Aumentar en un 49% el buen estado físico de la red carretera estatal."

<sup>8</sup> La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y la reforma al Artículo Tercero de la Ley de Planeación publicada el 28 de noviembre de 2016, dispone renovar al marco jurídico en la materia y adecuar los planes y programas estatales y metropolitanos, así como los de los centros de población mayores a 100 mil habitantes de manera pronta.

**Cuadro 2.3.2 Información del Programa Sectorial**

Meta	Actividad y/o proyecto programado	Fecha		Avance trimestral acumulado (cuarto trimestre)
		Inicio	Final	
Aumentar en un 49% por ciento el buen estado físico de la red carretera estatal	Consolidación de taludes en carretera Villa de Álvarez – Minatitlán en el km 43	Enero de 2018	Junio de 2018	100%
	Reconstrucción del Camino a Marabasco – El Charco, Manzanillo	Enero de 2018	Enero de 2018	100%
	Rehabilitación de caminos rurales en el municipio de Colima (Etapilla, Acatitán, astillero de Arriba, El Amarradero, Las Golondrinas, Ticuizitán y Tinajas)	Enero de 2018	Mayo de 2018	100%
	Bacheo profundo carretera Tecomán a Cofradía de Morelos	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	100%
	Construcción de obra de drenaje carretera Coquimatlán a Pueblo Juárez, km 12+500	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	100%
	Paquete para la conservación de la Red Carretera Estatal, 764.9 km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	100%
	Rehabilitación de pavimento carretera El Naranjal – Quesería , Cuauhtémoc y Villa de Álvarez 10 km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	100%
	Riego de sello en carretera Santiago – Chandiablo – Huizcolote, Manzanillo 10.58 km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	90%
	Riego de sello carretera Camotlán de Miraflores – Ciruelito de la Marina, El Huizcolote, Manzanillo 15 km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	20%
	Rehabilitación de Pavimento carretero Estapilla – Potrerillos, Colima 6.5km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	100%
	Rehabilitación de Pavimento, carretera Cuyutlán – Caseta de Cobro, Armería 0.8km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	100%
	Riego de sello, carretera Jala – Madrid, Coquimatlán, 5.7 km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	100%
	Rehabilitación carretera de Lucita - El Ahijadero, Tecomán 7.3 km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	90%

	Actividad y/o proyecto programado	Fecha		Avance trimestral acumulado (cuarto trimestre)
		Inicio	Final	
Aumentar en un 49% por ciento el buen estado físico de la red carretera estatal	Riego de sello, carretera El Delirio – Tecuanillo, Tecomán 10 km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	15%
	Riego de Sello de la Carretera T La Vía – T El Estero, Armería 5.5 km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	95%
	Conservación de circuito vial Villa de Álvarez– Entronque a Zacualpan 2ª Etapa	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	60%
	Rehabilitación de Pavimento, carretera El Bordo – El Naranjal, Cuauhtémoc 5.7 km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	100%
	Riego de sello de la carretera Cerro de Ortega– Callejones, Tecomán 14.2km	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	100%
	Conservación carretera Plan del Zapote– Ixtlahuacán 1era Etapa	Febrero de 2018	Diciembre de 2018	Se cambió
	Reconstrucción del camino de Marabasco al Charco, Manzanillo	Enero de 2018	Mayo de 2018	100%

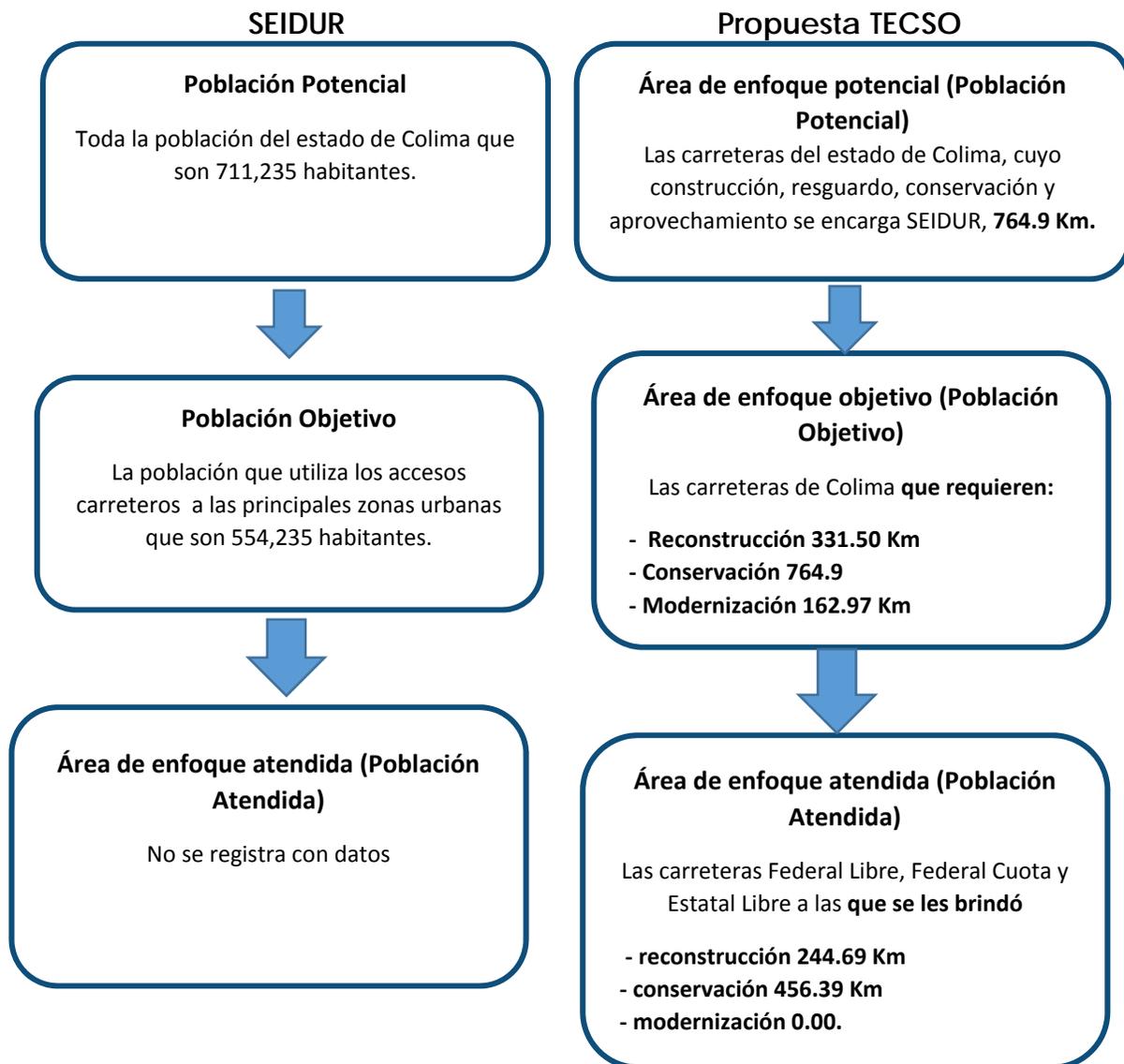
**Fuente:** Elaborado por TECSO con base a la información del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial.

De los 20 proyectos presentados, el 65% de las carreteras alcanzaron la totalidad de las metas que estableció la dependencia, la mayor parte concluyó a finales del año fiscal. Por otro lado, 20% de las carreteras permanecen parcialmente concluidas, que es el caso de Conservación de circuito vial Villa de Álvarez–Entronque a Zacualpan 2ª Etapa con un 60% y Riego de Sello de la Carretera T La Vía – T El Estero, Armería 5.5 km con un 95%. Mientras el 15% de las carreteras, tienen poco avance en sus obras; sin embargo, la carretera “Conservación carretera Plan del Zapote–Ixtlahuacán 1 era Etapa”, no presentó ningún porcentaje de avance.

De acuerdo a lo observado, se registra una regularidad en cuanto al cumplimiento de actividades durante el año, representado en el cuarto trimestre. Hay obras que ocupan todo un año o medio año para concluir las obras, o al finalizar el periodo del año fiscal las obras siguen en proceso. Hay un cumplimiento por parte de la SEIDUR en revelar estos datos cada trimestre.

A continuación se presente la cuantificación y cualificación que tentativamente se debe contar para un mejor enfoque:

**Figura 2.3.1 Cuantificación y Cualificación de los tipos de población para Infraestructura carretera**



**Fuente:** Elaborado por TECSO con información de la SEIDUR.

La población Potencial según la SEIDUR indica que son 711,235 habitantes. Mientras el área de enfoque potencial (población potencial) según la SEIDUR son 456.39 Km en total, que incluye las Red federal libre, Red federal de cuota y Red estatal libre.

La población objetivo según SEIDUR son los 554,235 habitantes que viven en las principales zonas urbanas. El área de enfoque objetivo (población objetivo) son las carreteras que requieren reconstrucción 331.50 Km, conservación 764.9 Km y modernización 162.97 Km.

La población atendida no se registra datos. Sin embargo, el área de enfoque atendida (Población Atendida) son las carreteras que se les otorgaron reconstrucción 244.69 Km, conservación 456.39 Km y modernización 0.00.

Se observa que no se tiene focalizado las poblaciones correctamente, la SEIDUR reconoce estas fallas y expresa que de acuerdo a los criterios de la Dirección de Carretera de la SEIDUR se considera la población objetivo como área de enfoque por lo tanto sus indicadores se manejan en kilómetros. Asimismo, la SEIDUR entregó información pertinente para localizar las áreas de enfoque. Se tomaron datos que pudieran contribuir a la propuesta TECSO con el propósito de cambiar la población potencial a área de enfoque.

De acuerdo con la información entregada por la SEIDUR, Plan Institucional, se demuestra en la siguiente tabla los conceptos explicados en los renglones anteriores.

<b>Cuadro 2.3.3 Área de enfoque potencial, objetivo y atendida, 2018</b>					
<b>Objetivos</b>	<b>Área de enfoque potencial</b>	<b>Área de enfoque objetivo</b>	<b>Porcentaje programado</b>	<b>Área de enfoque atendida</b>	<b>Porcentaje atendido</b>
Mejorar la conservación de la red carretera estatal.	764.90 Km	764.90 Km	100%	456.39 Km	59.67%
Garantizar la reconstrucción de la red carretera estatal.	331.50 Km	47.11 Km	12.57%	244.69 Km	73.81%
Garantizar la modernización de la red carretera estatal.	162.97 Km	12.06 Km	7.17%	0	0
<b>Fuente:</b> Elaborada por TECSO con información proporcionada por la SEIDUR "Plan Institucional"					

En el primer objetivo se observa que el área de enfoque potencial y área de enfoque objetivo tiene el mismo propósito de cumplir al 100%; mientras que en lo atendido solo logró el 59.67% de lo propuesto en las anteriores. El segundo objetivo "Garantizar la reconstrucción de la red carretera estatal", su área de enfoque objetivo, programado con el 12% de los 331.5 km como área de enfoque potencial, sin embargo logró atender el 244.6 es decir un 73.81% del área potencial. El último objetivo correspondiente a modernización de la red carretera, se tiene como área de enfoque potencial 162.97 Km, se programó como área de enfoque objetivo 12.06 km es decir un 7.17%; mientras para porcentaje atendido no se registra datos.

A pesar 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 y no por población. Se recomienda cambiar de Población Potencial a Área de Enfoque. Para ayudar a modificar este tipo de enfoque, se tiene información que se puede utilizar para cambiar a área de enfoque. Un ejemplo claro es en el convenio que se firmó con la SCT, se indica que carreteras fueron atendidas. Así como también información entregado por la SEIDUR, que se encuentra reflejado en el cuadro 2.3.3.

## 2.4 Evaluación y Análisis de La Matriz de Indicadores para Resultados

Como parte del proceso de planeación de un programa presupuestario, y siguiendo la lógica establecida en la Guía para la elaboración de la Matriz de indicadores para Resultados de la SHCP, es necesario contemplar integralmente la elaboración de la **secuencia** *Árbol de Problemas-Árbol de Objetivos-Matriz de Indicadores* para lograr una mayor asertividad en cuanto al planteamiento de los objetivos que serán sometidos a medición de resultados.

Estos tres momentos son fundamentales en la creación y diseño de un programa, no sólo en su elaboración sino también en la coherencia y correspondencia que deben mantener como parte de la estructura analítica de un programa presupuestario.

Cabe recordar que la MIR *"es una herramienta que permite vincular los distintos instrumentos para el diseño, organización, ejecución, seguimiento, evaluación y mejora de los programas, resultando de un proceso de planeación con base en la Metodología del Marco Lógico"* (SHCP, 2010: 44), por lo que se hace énfasis en su correspondencia, ya que forman parte de **un ejercicio de articulación estratégico**.

De acuerdo a la metodología del marco lógico, se verificó la relación causa-efecto directa que existen entre los diferentes niveles de la matriz (resumen narrativo y en lectura vertical) y la relación de los elementos que contiene ésta para cada uno de los indicadores, identificando la coherencia entre ellos (en lectura horizontal) tomando como base, la Guía para la elaboración de indicadores emitida por SHCP.

La lógica vertical de la matriz permite verificar la relación causa-efecto directa que existe entre los diferentes niveles. A nivel de resumen narrativo de la matriz, se analiza de abajo hacia arriba tomando en cuenta los siguientes elementos:

- ▶ Si se completan las Actividades programadas y se cumplen los supuestos asociados a éstas, se lograrán producir los Componentes.
- ▶ Si se producen los Componentes detallados en la MIR y se cumplen los Supuestos asociados a estos, se logrará el Propósito del programa.
- ▶ Si se logra el Propósito del programa y se cumplen los Supuestos asociados a éste, se contribuirá al logro del Fin.
- ▶ Si se contribuyó al logro del Fin y se mantienen vigentes los Supuestos asociados a éste, se garantizará la sustentabilidad de los beneficios del programa. Y finalmente el análisis de la lógica horizontal que consistió en verificar si el programa está bien diseñado, se pueden examinar las relaciones causa-efecto, analizando la lógica horizontal de la matriz, de derecha a izquierda.

Se resume en los siguientes puntos: se han identificado supuestos para cada nivel del resumen narrativo, los medios de verificación identificados son los necesarios y suficientes para obtener los datos requeridos para el cálculo de los indicadores. La MIR está compuesta por un objetivo general (Fin), un

objetivo específico (Propósito), 2 componentes (bienes y/o servicios) y 7 actividades; como se muestra a continuación:

<b>Cuadro 2.4. Matriz de Indicadores para Resultados SEIDUR, 2018</b>					
<b>Nivel</b>	<b>Clave</b>	<b>Ojetivo</b>	<b>Indicador</b>	<b>Medio de verificación</b>	<b>Supuesto</b>
Fin		Contribuir a consolidar las vialidades en el estado, para mejorar los tiempos de traslados para el crecimiento económico y social mediante vías públicas y seguras.	Tasa de variación de obra pública carretera ejecutada por el estado	Informe de gobierno del titular del ejecutivo	Contar con las autorizaciones, convenios u acuerdos correspondientes a cada programa
Propósito		La población cuenta con mayor y mejor infraestructura carretera necesaria para el desarrollo integral del estado.	Porcentaje de obra pública carretera ejecutada	Informe de gobierno del titular del ejecutivo	
Componente	A	Obra pública directa ejecutada	Porcentaje de obra pública directa de infraestructura carretera ejecutada por el estado	Informe de gobierno del titular del ejecutivo	
Actividad	01	Fondo de aportaciones para el fortalecimiento de las entidades federativas	Porcentaje de obra de infraestructura carretera ejecutada con recursos del fafef	Informe de gobierno del poder del ejecutivo	
Actividad	02	Programa normal de obra	Porcentaje de obra pública directa ejecutada por el estado	Informe de gobierno del poder del ejecutivo	
Componente	B	Obra pública convenida	Porcentaje de obra pública convenida de infraestructura carretera ejecutada por estado	Informe de gobierno del titular del ejecutivo	
Actividad	01	Fondo de aportaciones para el fortalecimiento de las entidades federativas	Porcentaje de obra pública carretera ejecutada con recursos del FAFEF	Informe de gobierno del titular del ejecutivo	
Actividad	02	Fondo para la infraestructura social estatal	Porcentaje de obra pública de infraestructura carretera ejecutada con recursos del FISE	Informe de gobierno del poder del ejecutivo	
Actividad	03	Financiamiento de proyectos estratégicos	Porcentaje de financiamiento de proyectos estratégicos de obras de infraestructura carretera	Informe de gobierno del poder del ejecutivo	
Actividad	04	Programa de infraestructura indígena	Porcentaje de obra pública de infraestructura carretera ejecutada con recursos del PROII	Informe de gobierno del titular del ejecutivo	
Actividad	05	Programa de infraestructura carretera de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Porcentaje de obra pública ejecutada con recursos de la SCT	Informe de gobierno del titular del ejecutivo	
<b>Fuente:</b> Elaborado por TECSO con base en la MIR proporcionada por SEIDUR.					

Esta MIR es identificada con la clave 98 y la SEIDUR señala que está basada en los diferentes tipos de fondos a través de los cuales se obtiene el presupuesto para realizar las obras de infraestructura carretera. Lo anterior es técnicamente inconsistente, ya que, los programas son el medio por el cual se ejercen los fondos, lo que no muestra los avances y resultados del programa para el ejercicio fiscal 2018. 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; por otro lado 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, sin embargo, técnicamente un programa no puede estar compuesto por diversos programas. Por todo lo anterior se recomienda realizar un programa bajo la metodología del marco lógico que permita medir los avances y logros del programa que contengan por lo menos, las siguientes categorías:

- ▶ Resumen narrativo
- ▶ Nombre del indicador
- ▶ Frecuencia de medición
- ▶ Medios de Verificación
- ▶ Supuestos.

Es importante mencionar que cuenta con unas denominadas fichas técnicas de indicadores, de monitoreo y de alineación con la agenda 2030. Ante esto, se debe contar con una ficha técnica por indicador que cuente con:

- ▶ Dimensión a medir
- ▶ Nombre del indicador
- ▶ Definición
- ▶ Método de cálculo
- ▶ Unidad de medida
- ▶ Frecuencia de medición
- ▶ Línea base
- ▶ Metas
- ▶ Sentido del indicador

► Parámetros de semaforización

Todo ello, con base en la Guía para el diseño de indicadores de resultados emitida por la SHCP.

Por su parte la SEIDUR, señala que fue en 2017 cuando la Secretaría de Planeación y Finanzas solicitó el desarrollo de estos instrumentos basados en el Presupuesto basado en Resultados y en la metodología del marco lógico. Sin embargo, aunque estructuralmente cuenta con los niveles, la MIR 2018, carece de diversos elementos como el método de cálculo, la frecuencia de medición. Aunado a ello, los medios de verificación son insuficientes para observar los resultados obtenidos.

En cuanto a los avances, dentro de la información proporcionada por la SEIDUR, no se puede realizar un análisis detallado ya que presentan "0" en datos de línea base, eso tiene dos interpretaciones, la primera es que no se realizó nada en materia de infraestructura carretera en 2017 o que el programa es nuevo y el año 2018 es su primer levantamiento de datos.

Por todo lo anterior, se tiene una MIR carente de elementos que permitan medir el avance del programa en el ejercicio 2018, 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 que se pueda identificar los logros o aciertos que tuvo la SEIDUR en la operación en materia de Infraestructura Carretera.

## **2.5 Análisis de posibles complementariedades y coincidencias con otros programas federales**

El objetivo de este apartado es identificar otros programas que podrían funcionar con el programa evaluado en dos sentidos:

- a) Complementariedad: el programa puede realizar una función que permita el uso de recursos provenientes de otros programas o fondos con los que se puede potenciar el impacto social.
- b) Coincidencias: los operadores de un programa tendrían que realizar, de acuerdo a las normas establecidas, una planeación que contemple una revisión de los programas que aporten apoyos

similares para, de ese modo, evitar al máximo posibles sesgos de inclusión o exclusión.

Con la información entregada por la SEIDUR, se encontró en los informes del Estudio para la Creación y Modificación de Programas Presupuestarios, de la Secretaría de Planeación y Finanzas del estado de Colima. En el apartado “98 Infraestructura Carretera” Sección X, menciona que tiene complementariedad con los programas:

- ▶ Infraestructura Complementaria para el Desarrollo Económico
- ▶ Infraestructura para el Manejo de Residuos
- ▶ Infraestructura Social y Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

A continuación se presenta las similitudes de los programas que tuvieron en sus respectivas MIR:

<b>Cuadro 2.5.1 Coincidencias de los Programas en la Matriz de Indicadores para Resultados</b>				
<b>Programas</b>		<b>Infraestructura Complementaria para el Desarrollo Económico</b>	<b>Infraestructura para el Manejo de Residuos</b>	<b>Infraestructura Social y Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano</b>
<b>Nivel de la MIR</b>				
Actividad 1 del componente A	del	Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de la Entidades (FAFEF)	Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de la Entidades (FAFEF)	Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de la Entidades (FAFEF)
Actividad 2 del componente A	del	Programa Normal de Obra	Programa Normal de Obra	Programa Normal de Obra
Componente B		Obra Pública Convenida	Obra Pública Convenida	Obra Pública Convenida
Actividad 1 del componente B	del	“Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de la Entidades (FAFEF)”	“Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de la Entidades (FAFEF)”	“Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de la Entidades (FAFEF)”

**Fuente:** Elaborado por TECSO con base al decreto No. 429, Por el decreto que se aprueba el presupuesto de egresos del estado de Colima para el ejercicio Fiscal 2018 e información proporcionada por la SEIDUR.

Como se puede observar las coincidencias son textuales. Por lo que se recomienda que las MIR de los programas se realicen bajo la MML. Para evitar este tipo de situaciones que impiden ver los avances y logros del programa.

De acuerdo con el tercer Informe de gobierno del estado de Colima, Infraestructura para el Manejo de Residuos, está contemplado en “Transversal III: Colima Sustentable”, diferente donde se encuentra Infraestructura Carretera, donde se contempla en el “Eje I: Colima Competitivo”. Profundizando los programas u obras que contempla, Colima Sostenible, se constata que no hay alguna contribución para el programa Infraestructura Carretera. Se habla de infraestructura, pero para el aprovechamiento de los residuos sólidos urbanos.

Para la población potencial y población objetivo los resultados que arrojan los programas presupuestarios son subjetivos, ya que cuentan con escasos datos cuantificables y los que son cuantificables mencionan en su totalidad la población del estado de Colima.

A continuación se presenta Los programas Presupuestarios y su población potencial y población objetivo:

<b>Cuadro 2.5.2 Programas presupuestarios y su población</b>			
<b>Programa Presupuestario</b>		<b>Población Potencial</b>	<b>Población Objetivo</b>
Infraestructura Carretera		711,235	554,763
Infraestructura Económico	Desarrollo	711,235	711,235
Infraestructura manejo de residuos		La población de Estado de Colima se concentra en un sistema de asentamientos jerarquizados por ciudades centrales y localidades.	Toda la población que goce todos estos recursos públicos, sujeto por ley en el Estado de Colima
Infraestructura Social		No hay información	No hay información
<b>Fuente:</b> Elaborado por TECSO con base a la información del Estudio para la Creación y Modificación de Programas Presupuestarios de la Secretaría de Planeación y Finanzas.			

Según el documento del Estudio para la Creación y Modificación de Programas Presupuestarios de la Secretaría de Planeación y Finanzas, menciona los datos de la “Infraestructura Carretera”, que la Población Potencial es de 711,235 y la Población Objetivo es de 554,763. Comparando con la información que arrojaron los tres programas anteriores, es diferente la focalización que se da en cada programa o en una que no hay información. El Programa Infraestructura Desarrollo Económico, es similar al “Programa Infraestructura Carretera”, en cuanto a la medición de la población potencial y población objetivo. Sin embargo “Infraestructura Desarrollo Económico” no posee una focalización en la población objetivo, ya que es la misma cantidad de población.

Otros datos para analizar son los objetivos de los programas a nivel Federal y Estatal:

Cuadro 2.5.3 Comparación de los programas Estatal y Federal	
Programa	Objetivo
Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018	“Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.
Programa Presupuestario Infraestructura Carretera	“Consolidar la red carretera en el Estado para mejorar la competitividad de los sectores prioritarios para el crecimiento económico.”
<b>Fuente:</b> Elaborado por TECSO con base al Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 y de la Secretaría de Planeación y Finanzas del estado de Colima	

El objetivo del Programa Estatal está alineado con la meta México Próspero, “(...) donde se considera que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos, fomentan la competitividad y conectan el capital humano con las oportunidades que genere la economía.” (Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, 2014). Las coincidencias que se observan son la mejora de la competitividad para poder tener un crecimiento económico, esto se realizará al mejorar la infraestructura. Es importante la coincidencia y complementariedades del programa Estatal con el Federal, porque se muestra claramente la vinculación y la influencia que tiene la Agenda 2030. Esta vinculación

“...no busca identificar con precisión los recursos que son destinados para la atención de cada Objetivo de Desarrollo Sostenible, sí ofrece un panorama general que permitirá identificar las acciones para evaluar el cumplimiento de los objetivos, (...)” (Secretaría de Hacienda y Crédito Público: DPBE19094X, 2019)

Es importante tener un Marco Lógico y una MIR, bien definidos y coherentes, ya que, estos instrumentos ayudarían a tener un panorama más amplio y claro cuáles son las coincidencias.

De acuerdo a (Cejudo y Michel, 2016):

“Cuando una política no es coherente, los programas en lo individual pueden ser efectivos (ser consistentes en la relación objetivo del plan, problema público, objetivos e instrumentos), pero

al valorarlos desde una perspectiva más amplia, son redundantes, empalman poblaciones objetivo, generan vacíos y en ningún caso queda claro como contribuirán a un objetivo común (CIDE, 2018, pág. 12).

Por todo lo anterior se puede afirmar que al no trabajar los programas bajo la Matriz del Marco Lógico, la coincidencia es textual a nivel actividad y estos se refieren a fondos, lo cual es técnicamente incorrecto, ya que los programas presupuestarios son operados mediante diversas fuentes de financiamiento. Por lo que se recomienda que se tenga una MIR bajo esta metodología , y que la complementariedad y/o coincidencia sea una forma de impulsar el desarrollo económico mediante la Infraestructura Carretera, con la intervención de los tres niveles de gobierno, enfocados a una mejora a nivel nacional.

### 3. Planeación y orientación a resultados.

#### 3.1 Instrumentos de planeación

Dentro del siguiente apartado se tratan temáticas relacionadas a el desempeño de la unidad responsable del programa; es decir, la SEIDUR, en este sentido la Secretaría opera en diferentes niveles de gobierno. Es decir, a partir del Programa Nacional de Infraestructura, el Plan Estatal de Desarrollo, El Plan Municipal de Desarrollo del Estado de Colima y el programa en sí, realizando estas acciones a las que están facultados a través de diversas fuentes de financiamiento por ejemplo fondos federales, convenios y recursos propios.

Por lo que se recomienda que se revise o analice la complementariedad fáctica y no textual. Es decir, se identifica complementariedad con manejo de residuos sólidos (esta complementariedad es textual) y no operativa como podría ser el Programa de Ordenamiento Territorial, o PROIN.

En primer lugar se parte del análisis realizado al Programa Nacional de Infraestructura en el cual se define que la planeación de este tipo de programas se origina con base a la inversión efectuada por los diferentes niveles de gobierno, con la finalidad de hacer que México alcance nuevos y mayores niveles de competitividad en materia de bienestar social. Esto, como parte de las estrategias para alcanzar una mayor productividad y desarrollo económico y social, no solo en la región sino a lo largo y ancho del país.

Por otro lado, el Plan Nacional de Infraestructura contempla que las entidades federativas con bajas calificaciones en materia de infraestructura, presentan una competitividad baja. Siendo esto un foco de atención, para que se encaminen acciones y/o estrategias para elevar la competitividad en materia de Infraestructura Carretera.

Por su parte en el PED se hace mención al impulso necesario en el Estado en materia de infraestructura, ya que es importante atender ciertos sectores con el fin de mejorar la economía en Colima.

También se cuenta con el Convenio de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos, tiene como objeto transferir los recursos

presupuestarios federales hacía la entidad con la finalidad de atender aspectos como la conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras en el Estado de Colima. Es decir, este convenio es creado con un fin y un propósito bien definidos.

Asimismo cada uno de los tres documentos que sustentan esta sección cuenta con indicadores bien definidos, los cuales se encargan de medir los avances de dicho programa.

El presente programa cuenta con un Plan Anual de Trabajo (PAT), este documento es parte del Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial. De este documento se desprende la justificación para la creación de los programas encargados de la infraestructura en el Estado, en este caso, el de Infraestructura Carretera.

En este sentido, se plantea dentro del PAT el objetivo de *“Mantener en óptimas condiciones de funcionamiento la Red de Carreteras Estatal”*. Es decir, el documento aborda este aspecto, mismo que contempla como meta *“Aumentar en un 49 por ciento el buen estado físico de la red carretera estatal”*. Por lo tanto, conforme a lo solicitado en los Términos de Referencia para la Evaluación de Consistencia y Resultados, es importante señalar que la fuente de información es un documento oficial para la implementación del programa.

Por todo lo anterior se puede afirmar que cuentan con instrumentos de planeación, sin embargo, se carece de indicadores (excepto MIR a nivel estratégico) que permitan medir la contribución a estos. Por lo que se recomienda mantener una alineación con los diversos planes y programas, y contemplar las nuevas directrices que establezca el gobierno en turno.

### **3.2 De la orientación hacia resultados y esquemas o procesos de evaluación**

El programa de infraestructura carretera 2018 utiliza como base evaluaciones previas, para su actualización. Es decir, se puede referir como antecedente a la presente evaluación; el documento referente a la Evaluación de Procesos al Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social Estatal (FISE) a través del programa presupuestario “Construcción, Modernización y Mantenimiento de la Infraestructura para el Desarrollo”, para el ejercicio fiscal 2016.

A partir del análisis de esta evaluación es posible observar los aspectos en los cuales se ha modificado este programa, con el fin de mejorar su eficiencia y eficacia. Por lo tanto, es importante que el gobierno estatal publique estos documentos en su página web. Así como que genere una respuesta en relación a las actividades que realizará conforme a lo que se ha evaluado. Es decir, un posicionamiento institucional.

Estos aspectos susceptibles de mejora derivados de la evaluación, parten de una serie de comentarios y recomendaciones por parte del ente evaluador. Con la finalidad de mejorar el desempeño del programa, como los indicadores, gestión y diseño del programa, población objetivo.

Con base a lo establecido en el artículo 110 de la LFPRH, las evaluaciones tienen como finalidad verificar el grado de cumplimiento de los objetivos y metas. En este sentido, este tipo de evaluaciones se harán públicas y deberán de contar con varios criterios preestablecidos, mismos que han sido señalados a detalle en anteriores líneas. En lo que respecta a este apartado, se encuentra el documento que avala los Aspectos Susceptibles de Mejora (ASM), los cuales son derivados de los resultados presentados en la evaluación externa.

Estos documentos se encuentran al alcance del público dentro del portal de internet del Estado de Colima<sup>9</sup>. Respecto a la situación de los ASM para el año evaluado, es importante señalar que en los tres Aspectos presentados en el documento de seguimiento, SEIDUR se presenta como área que coordina las acciones a emprender para atender y alcanzar el resultado esperado. Sin embargo, dicho archivo, tiene como fecha de realización el 31 de enero de 2019, y las fechas de término se plantearon para diciembre del mismo año. Por lo que es posible concluir que estos ASM no han sido aún atendidos, es decir, se tiene fecha de término, empero, esta es fuera del año evaluado. En otras palabras, no se solventaron para el año 2018.

Sin embargo, no existe una coincidencia directa con el presente programa, ya que estos corresponden a Infraestructura habitacional. Por lo tanto, la Secretaría no le corresponde a atender estos tipos ASM de forma directa.

---

<sup>9</sup> Para mayor información, visite el siguiente enlace:  
[http://plancolima.col.gob.mx/pbrsedx/AnexoC/SEIDUR\\_2016C.pdf](http://plancolima.col.gob.mx/pbrsedx/AnexoC/SEIDUR_2016C.pdf)

### 3.3 De la generación de la información

En cuanto a la información que se aporta acerca de las contribuciones del programa a objetivos, ya que, según la SEIDUR en el Estudio y Modificación para la Creación de Programas Presupuestarios se hace mención de lo siguiente:

“Un México Próspero que promueva el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica y mediante la generación de igualdad de oportunidades. Lo anterior considerando que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital y conocimiento hacia individuos y empresas con el mayor potencial para aprovecharlo. Asimismo, esta meta busca proveer condiciones favorables para el desarrollo económico, a través de una regulación que permita una sana competencia entre las empresas y el diseño de una política moderna de fomento económico enfocada a generar innovación y crecimiento en sectores estratégicos.” (Secretaría de Planeación y Finanzas , 2019).

En este sentido es posible entender que el programa evaluado cuenta con un medio de información oficial, en el cual se encuentra un sustento normativo para justificar la contribución del programa a los objetivos planteados en los diferentes niveles jerárquicos de gobierno.

En cuanto a los tipos de apoyos otorgados a los beneficiarios (en este caso serían los tipos de obras realizadas) la SEIDUR, en específico la Dirección de Caminos cuenta con una Lista de Verificación de Expediente de Obra, mismo que como su nombre lo indica, enlista los documentos relacionados a las construcciones realizadas. Sin embargo, este documento tiene fecha de emisión el año 2011, por lo que su vigencia es nula para la evaluación realizada; por lo que se recomienda a SEIDUR solicitar un nuevo listado para mantener actualizadas dichas bases de datos.

SEIDUR señala que como complemento al anterior documento se sustenta en el procedimiento denominado “Plan de la Calidad para la contratación” a partir de cual se comienza realizar un documento unitario junto al mencionado anteriormente.

En relación a este apartado 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". Aunado a esto la caratula del contrato es el principal instrumento con el cual es posible identificar las principales características de una obra, 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.

La dependencia señala que recolecta información del programa por medio de instrumentos como el Plan de Calidad, creado en el año 2015. Sin embargo, la misma SEIDUR señala que dicho plan aún se encuentra en un proceso de actualización. Por lo anterior TECSO, sugiere que esta actualización tenga celeridad para gestionar dicha modernización, con la finalidad de que la información se encuentre actualizada y disponible para dar seguimiento de forma permanente.

#### 4. Análisis de la Cobertura y Focalización.

En este apartado se tiene como objetivo analizar la estrategia de cobertura documentada para atender a la población objetivo o área de enfoque.

La SEIDUR proporcionó información sobre las estrategias que se implementaron para la conservación, reconstrucción y modernización de las carreteras del estado de Colima, como se muestra en el siguiente cuadro:

<b>Cuadro 4.1 Programa Institucional de Infraestructura y Desarrollo Urbano</b>			
<b>Objetivos</b>	<b>Estrategias</b>	<b>Líneas de acción</b>	<b>Metas institucionales</b>
Mejorar la conservación de la red carretera estatal.	1.1 Fortalecer a la Institución para ejecutar las acciones técnicas de acondicionamiento para la conservación de la red vial.	1.1.1 Implementar un programa de conservación de la red carretera estatal.	1.1.1.1 Conservar el 100% de la red carretera estatal.
Garantizar la reconstrucción de la red carretera estatal.	2.1 Disponer de los medios humanos y materiales para llevar a cabo las tareas de reconstrucción de la red vial.	2.1.1 Implementar un programa de reconstrucción de la red carretera estatal.	2.1.1.1 Reconstruir un 49% de la red carretera estatal.
Garantizar la modernización de la red carretera estatal.	3.1 Contar con la liberación de los derechos de vía necesarios para los trabajos de modernización.	3.1.1 Implementar un programa de modernización de la red carretera estatal.	3.1.1.1 Modernizar un 22% de la red carretera estatal.
Fuente: Elaborado por TECSO con información proporcionada por SEIDUR (Programa Institucional de Infraestructura y Desarrollo Urbano).			

En el cuadro anterior se definen los objetivos para conservar, reconstruir y modernizar las carreteras; se observa que cuentan con estrategias por cada objetivo y a su vez líneas de acción.

De acuerdo al convenio (Conservación y reconstrucción de caminos rurales y carreteras alimentadoras en el estado de Colima) que se firmó con la SCT por \$ 153,000,000, cubre los dos primeros objetivos que son "Mejorar la conservación de la red carretera estatal" y "Garantizar la reconstrucción de la red carretera estatal". Estos dos objetivos tienen la meta de "Conservar el 100% de la red carretera estatal" y "Reconstruir un 49% de la red carretera

estatal”. Con estas metas institucionales del estado de Colima, se contribuye a la meta México Próspero del Plan Nacional de Desarrollo 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”<sup>10</sup>. 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.

A continuación se presentan el tipo de carreteras (alimentadora y rural)<sup>11</sup> que se atendieron en el año 2017:

Cuadro 4.2 Inventario de caminos alimentadores 2017, para atender 2018		
Tipo de obra	Tipo de carretera y cuantas se atendieron	Municipios
Pavimentación	Alimentadora (97)	Armería, Colima, Comala, Coquimatlán, Cuauhtémoc, Ixtlahuacán, Manzanillo, Minatitlán, y Tecomán
Revestida	Rural (181), Alimentadora (5) y Otros (3)	Armería, Colima, Comala, Coquimatlán, Cuauhtémoc, Ixtlahuacán, Manzanillo, Minatitlán, Tecomán, Villa de Álvarez y Varios
Terracería	Brecha (6), Rural (6) y Alimentadora (1)	Armería, Comala, Cuauhtémoc, Manzanillo, Minatitlán y Tecomán

Fuente: Elaborado por TECSO con información proporcionada por la SEIDUR, mediante el inventario de caminos alimentadores 2017

El cuadro anterior se observa que el tipo de obra “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”.

<sup>10</sup> Para más información sobre el objetivo y sus líneas de acción, consultar el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

<sup>11</sup> Las carreteras alimentadoras son aquellas por las que transita un promedio no mayor de 500 vehículos por día que crean interconexión entre ciudades medias y dan acceso a los corredores de la red troncal de carreteras. Los caminos rurales comunican a localidades cuya población es superior a 200 habitantes e inferior a 2,500, y permiten un tránsito promedio no mayor de 100 vehículos por día. Información extraída en el siguiente enlace: [https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2011i/Grupos/Desarrollo\\_Economico/2011\\_0252\\_a.pdf](https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2011i/Grupos/Desarrollo_Economico/2011_0252_a.pdf), visto el 3 de diciembre de 2019.

Es importante hacer este tipo de observación, ya que es evidente la inversión que se le da a las carreteras que benefician a la población fuera de las localidades urbanas. Al mantener en buenas condiciones estas vías de comunicación, esto reduce la situación vulnerable de ciertos sectores de la población. Para tener una clara definición de lo que son los grupos de población en situaciones vulnerables, el artículo 5 fracción VI de la Ley General de Desarrollo Social menciona:

Grupos sociales en situación de vulnerabilidad: Aquellos núcleos de población y personas que por diferentes factores o la combinación de ellos, enfrentan situaciones de riesgo o discriminación que les impiden alcanzar mejores niveles de vida y, por lo tanto, requieren de la atención e inversión del Gobierno para lograr su bienestar. (Ley General de Desarrollo Social, 2018)

Retomando la definición de situación vulnerable, las obras en las carreteras contribuyen indirectamente a la mitigación de la situación de vulnerabilidad y también ayudan a tener un desarrollo económico.

A continuación se presentan los resultados de las metas institucionales de los dos objetivos mencionados anteriormente en el cuadro 4.1, por lo que en el siguiente se detallan los datos correspondientes:

<b>Cuadro 4.3 Cobertura de las metas institucionales</b>					
<b>Metas institucionales</b>	<b>Línea base</b>	<b>Programado atender</b>	<b>Porcentaje programado</b>	<b>Atendido km</b>	<b>Porcentaje atendido</b>
Mejorar la conservación de la red carretera estatal	764.90 km	764.90 km	100%	456.39 km	56.66%
Garantizar la reconstrucción de la red carretera estatal	331.50 km	47.113617 km	12.57%	244.69 km	73.81%

Fuente: Elaborado por TECSO con información proporcionada por la SEIDUR (Programa Institucional de Infraestructura y Desarrollo Urbano).

Como se puede observar en la tabla anterior, el mejoramiento de la conservación de la red carretera estatal sólo alcanzó poco más de la mitad de la meta establecida, por lo que se recomienda verificar que acciones o

toma de decisiones influyen en este resultado. También 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. Por todo lo anterior, se recomienda establecer metas conforme a los datos históricos, o bien, en su planeación exponer como “supuesto” la presencia de “eventos extraordinarios” que impacten en el resultado del programa.

Sin embargo, es claro que SEIDUR al ser un organismo operador de obra tiene un método para la cobertura y focalización bajo sus atribuciones.

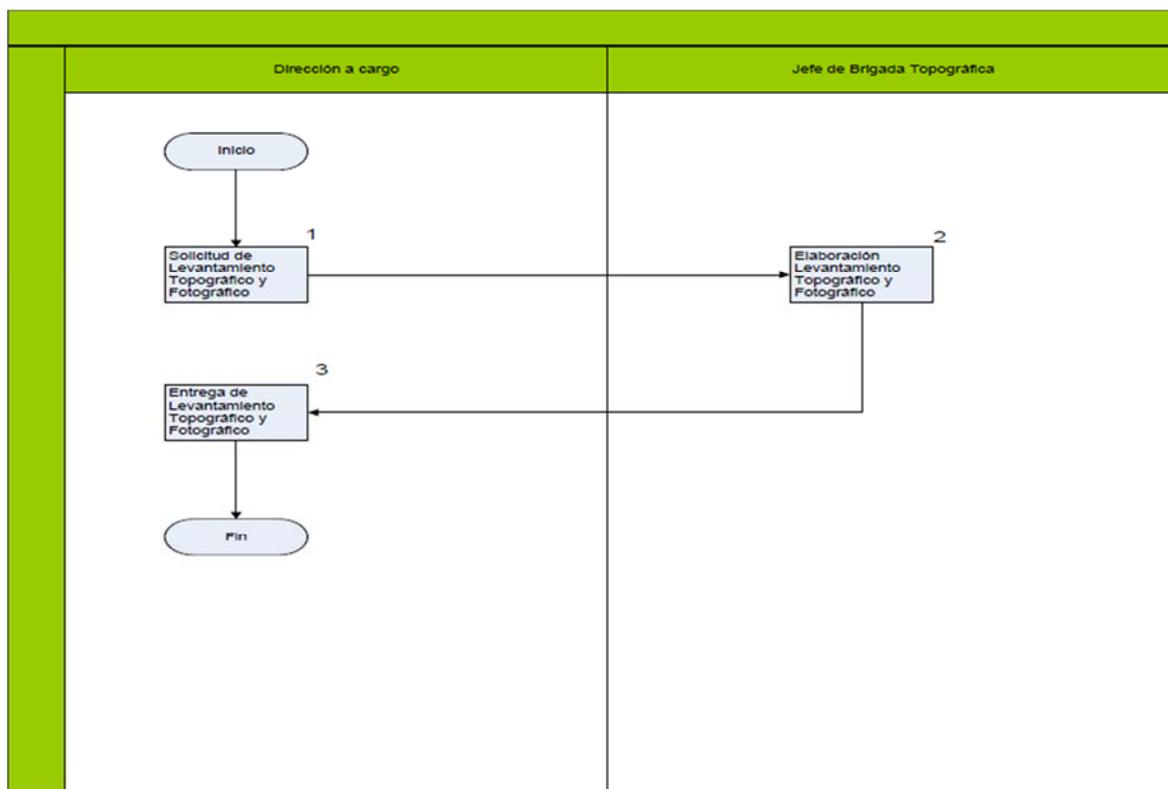
## 5 Operación.

### 5.1 Análisis de los procesos establecidos en las ROP o normatividad aplicable.

En el siguiente apartado se presentan los procesos necesarios para que dicho programa cumpla con las metas establecidas en sus componentes. Así como, identificar y detallar los procesos clave en el desempeño del programa.

Por lo tanto, SEIDUR 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. Esto, en torno a una obra y el proceso que desarrolla esta durante su ejecución.

**Imagen 5.1.1 Ejemplo de diagrama para procedimientos SEIDUR**



Fuente: Manual de procedimientos de SEIDUR

Sin embargo, la SEIDUR señala que el manual se encuentra en proceso de actualización, lo que es favorable. A pesar de ello el tener 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.

Así mismo, los procesos son igualmente atendidos por entes externos que forman parte del desarrollo de una obra, es decir empresas constructoras contratadas para llevar a cabo acciones de reconstrucción, construcción y mantenimiento.

La Secretaría menciona que anualmente se realizan inspecciones en toda la red carretera para revisar su estado físico, de este modo vertiendo la información correspondiente en el Inventario de Carreteras Alimentadoras, documento en el cual se informa sobre datos como: los kilómetros, el municipio, sus características, beneficiados, y el estado físico en el que se encuentra entre otros. Sin embargo, este manual no se encuentra difundido de forma pública al alcance de la ciudadanía; por lo que TECSO recomienda que al estar actualizado sea subido a la página propia.

Como apoyo a este proceso, existen formatos de contrato que muestran de manera resumida la información más importante para las obras del programa. Tal como se explica para este proceso, SEIDUR se apoya en las caratulas de los contratos, así como la base de datos denominada "SIGOBRAS", como un sistema digital de apoyo. A partir de esto, se sugiere exportar la base de datos de forma eficiente. Con la finalidad de tener datos actualizados que permitan la toma de decisiones y se limite a los responde la generación de información más confiable.

El formato de contratos señala lo siguiente en relación a los mecanismos documentados para recibir, registrar y dar trámite a las solicitudes de obras:  
**Procedimiento para la contratación, adición y modificación de contratos.**

Aunado a la inspección física que sea realiza a la red de carreteras alimentadoras que recolecta la información relacionada a los tramos carreteros que necesitan atención en aspectos de Reconstrucción, Modernización y Conservación. En este sentido SEIDUR se apoya en lo que dicta la SCT en el documento normativo "**GUÍA DE PROCEDIMIENTOS Y TÉCNICAS PARA LA CONSERVACIÓN DE CARRETERAS EN MÉXICO**"<sup>12</sup> Por lo

---

<sup>12</sup> Para mayor información, ingresar al siguiente enlace:  
<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Guias/guia-carreteras.pdf>

tanto, si se encuentran sistematizados de manera clara y concisa estos procesos

Los procedimientos por los cuales se ejecutan las obras, tienen como principales características someterse al marco normativo establecido por medio del **Procedimiento de Ejecución de Obra Contratada**. Esto aunado a lo señalado en anteriores párrafos, afirma que estos procedimientos sí cumplen con características como: estandarización, difusión pública (con las omisiones ya señaladas, etc.).

El Manual de Procedimientos de SEIDUR indica que en el Procedimiento de Ejecución de Obra Contratada por medio de actas de **Entrega-Recepción**, así como el denominado **Finiquito de Obra** son aquellos documentos que verifican y dan legalidad al procedimiento de entrega del apoyo a la población beneficiaria, en este caso la Red Carretera del estado de Colima.

Dichos documentos funcionan como marco para identificar la obra por medio de los datos considerados como primordiales como: la ubicación, datos de contratación y de contratistas, tipo de intervención, descripción de los trabajos ejecutados, el monto de la obra entre otras.

Por otro lado el Manual de Procedimientos señala que para dar seguimiento a la ejecución de las obras y acciones que permitan identificar la sistematización, estandarización y las características de las obras. Esto se concentra en el apartado **6.2.2 Procedimiento de Ejecución de Obra Contratada** donde la Dirección de Caminos define las acciones pertinentes, atendiendo temas como la excelencia y calidad en el proyecto dentro de lo establecido en el contrato.

## 5.2 Mejora y Simplificación Regulatoria

En el ámbito normativo, SEIDUR indica que La ley Estatal de Obra pública y la Ley de Camino y puentes del estado de Colima no han sufrido cambios sustantivos en los últimos tres años. Y que por otro lado, la Ley de Asentamientos humanos del estado de Colima se encuentra en fase de aprobación en el Congreso del Estado.

Por lo que se recomienda que la SEIDUR se someta a procesos de actualización en temas de ámbito normativo, ya que, algunos de estos pueden afectar o modificar su desempeño operativo.

### 5.3 Eficiencia y Economía Operatoria del Programa

A partir de la Información proporcionada por SEIDUR dentro del instrumento generado por TECSO, así como los momentos contables de cada una de estas.

Cuadro 5.3.1 Fuentes de financiamiento para la operación del programa				
PROGRAMA / Capitulo	APROBADO	MODIFICADO	EJERCIDO	DESCRIPCIÓN
25530	\$ 149,940,000	\$ 149,787,000	\$ 149,786,933	CONSERVACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE CAMINOS RURALES Y CARRETERAS ALIMENTADORAS (SCT)
61401	\$ 149,787,000	\$ 149,787,000	\$ 149,786,933	División de terrenos y construcción de obras de urbanización
41203	\$ 153,000	\$ -	\$ -	Órgano Superior de Auditoria y Fiscalización Gubernamental de Estado
11102	\$ 63,963,596	\$ 61,100,975	\$ 61,085,689	PROGRAMA NORMAL DE OBRA
61401	\$ 63,107,396	\$ 60,690,890	\$ 60,675,604	División de terrenos y construcción de obras de urbanización
33902	\$ 856,200	\$ 410,085	\$ 410,085	Asesoría
25544	\$ 19,710,000	\$ 18,844,514	\$ 18,844,514	FIDEICOMISO PARA LA INFRAESTRUCTURA DE LOS ESTADOS (FIES)
61401	\$ 19,710,000	\$ 18,844,514	\$ 18,844,514	División de terrenos y construcción de obras de urbanización
<b>TOTAL MIR 98</b>	<b>\$ 233,613,596</b>	<b>\$ 229,732,489</b>	<b>\$ 229,717,136</b>	

Fuente: Elaborado por TECSO con información de la SEIDUR

A partir del análisis generado en el cuadro superior, es posible apreciar que si bien el programa recibe fondos de diferentes fuentes, las que generan mayor aportación para ejecutarlo son: **División de terrenos y construcción de obras de urbanización y División de terrenos y construcción de obras de urbanización.**

En este sentido, los gastos de operación clasificados para las categorías se detallan por categoría de cada capitulo, es decir, se contemplan los gastos de operación, mantenimiento, capital y unitario. Por lo que los correspondientes a los capítulos 2000 y 6000 funcionan como las mayores fuentes de financiamiento, ambos con monto \$ 149, 786,933 cada uno, para la operación del programa.

#### **5.4 Sistematización de la Información**

Según lo señalado por SEIDUR y en relación con lo mencionado dentro de los anteriores apartados. Ya que como aplicaciones informáticas, o herramientas digitales que permite sistematizar la información relacionada al programa, 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.

Así mismo, desde mediados del año 2018 la Secretaría se encuentra desarrollando un sistema especializado, llamado "SIGOBRAS", el cual permitirá dar un seguimiento a cada obra de forma específica y especializada, respondiendo a las necesidades de SEIDUR. Sin embargo, tal como se mencionó anteriormente, TECSO recomienda que este sistema digital sea implementado lo más pronto posible, para evitar posibles fugas de información, así como para mejorar el desempeño del programa.

#### **5.5 Cumplimiento y Avance en los Indicadores de Gestión y Productos**

La dependencia cuenta con la Matriz de Indicadores para Resultados, correspondiente al año 2018, dicho instrumento cuenta con diferentes indicadores para el Fin, propósito, actividades y componente. Dicha MIR funciona para medir el progreso de las obras realizadas en el esta materia.

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

#### **5.6 Rendición de Cuentas y Transparencia**

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<sup>13</sup> del Gobierno Estatal de Colima. En dicho sitio es posible encontrar sólo archivos

---

<sup>13</sup> Para mayor información ingresar en el siguiente enlace: <http://www.col.gob.mx/transparencia/>

relacionados a las declaraciones patrimoniales, proyectos de inversión, el estado de las obras, etc.

Sin embargo, con relación a los documentos vinculados al programa como: manual de procedimientos, resultados y desempeño del programa; así como el resto de documentos normativos que deben de cumplir en cuanto a la transparencia de la operación de Infraestructura Carretera.

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. Es decir, a partir del Portal de Transparencia del Gobierno del Estado de Colima, es posible acceder a la página INFOMEXCOL<sup>14</sup>, en dicho portal, el público puede ingresar una solicitud para acceder a la información pública por parte del gobierno estatal. Por lo tanto, es posible asegurar que se cuenta con las herramientas disponibles para este tipo de procedimientos.

En cuanto a la participación ciudadana, SEIDUR en colaboración con la Contraloría Social se encuentran midiendo el grado de satisfacción en los usuarios de las carreteras y caminos. Esto con la finalidad de medir "*La apreciación de la población beneficiada sobre las obras realizadas*"; sin embargo, la Secretaría aún no difunde los resultados, ya que el estudio no se ha finalizado.

---

<sup>14</sup> Para mayor información ingresar en el siguiente enlace: <http://www.infomexcolima.org.mx/>

## 6. Percepción de la Población Atendida.

En este apartado la dependencia SEIDUR, señaló que: para el 2019 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. Es importante tomar en cuenta la percepción satisfacción de las personas que se atienden con dichos programas, a pesar que no beneficien directamente, como es el caso de infraestructura.

Según la Ley General de Desarrollo Social en su artículo 61, menciona: *“El Gobierno Federal, los de las entidades federativas y los municipios garantizarán el derecho de los beneficiarios y de la sociedad a participar de manera activa y corresponsable en la planeación, ejecución, evaluación y supervisión de la política social. (Diario Oficial de la Federación, 2018)”*.

Para este tipo de obra, hubo un estudio sobre la calidad de las carreteras. Esto hace más objetiva la percepción sobre las carreteras del estado de Colima. A continuación se presentan los resultados de un tramo:

<b>Cuadro 6.1 Calificación al tramo carretero Villa de Álvarez-Minatitlán (53 KM)</b>	
<b>Área evaluada</b>	<b>Calificación</b>
Áreas laterales	2.70
Obras de drenaje	3.00
Obras complementaras	3.49
Superficie de rodamiento	3.23
Señalamiento	3.38
<b>Calificación general</b>	<b>3.16</b>
<b>Fuente:</b> Elaborado por TECSO con información proporcionada por la SEIDUR	

Los parámetros para calificar, se toma 1 como pésimo, 2 malo, 3 regular, 4 bueno y 5 excelente. En este caso, la calificación se considera regular, según el perito. 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.

## 7. Medición de Resultados.

En este apartado se evalúa los dos niveles de la MIR, que son los estratégicos. Se evaluará a través de sus indicadores que presente el Fin y el Propósito.

El programa a evaluar cuenta con una MIR y presenta los siguientes indicadores:

Cuadro 7.1 MIR de Infraestructura Carretera				
	Objetivo	Nombre	Definición del indicador	Método de cálculo
<b>Fin</b>	Contribuir a consolidar las vialidades en el estado, para mejorar los tiempos de traslados para el crecimiento económico y social mediante vías públicas y seguras.	Tasa de variación de obra pública carretera ejecutada por el estado	Se refiere a la variación anual en la realización a la totalidad de obras de construcción, ampliación y remodelación de infraestructura carretera	$(\text{Obra de infraestructura carretera realizada en el año } t / \text{obra de infraestructura carretera en el año } t-1) - 1 * 100$
<b>Propósito</b>	La población cuenta con mayor y mejor infraestructura carretera necesaria para el desarrollo integral del estado.	Porcentaje de obra pública carretera ejecutada	Se refiere a las obras ejecutadas por el estado correspondientes al sector carretera	$\text{Total de obras de infraestructura carretera realizadas} / \text{Total de obra carretera programadas} * 100$

**Fuente:** Elaborada por TECSO con base en la información proporcionada por SEIDUR

El primero que es el "Fin" se mide mediante la tasa de variación (Tasa de variación de obra pública carretera ejecutada por el Estado); mientras, el indicador del "Propósito" se refiere (Porcentaje de obra pública carretera ejecutada). Se destaca que la MIR a nivel estratégico, posee indicadores para medir los resultados.

A continuación, se presentan los resultados de los años 2017 y 2018:

Cuadro 7.2 Resultados de Infraestructura Carretera, 2017						
Año	Nivel de Objetivo	Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Meta 2017	Valor alcanzado	Porcentaje Avance
2017	Fin	Porcentaje de obra pública carretera ejecutada por Estado	Suma de los municipios en los que se realizaron obras de infraestructura carretera/Total de municipios del estado	De las obras ejecutadas por el Estado correspondientes al sector carretero, a cuantos municipios beneficia directamente.	886.01 km	100%
	Propósito	Porcentaje de obra pública carretera ejecutada	Total de obras de infraestructura carretera realizadas / Total de obra carretera programadas *100	100%	13 obras	100%
2018	Fin	Tasa de variación de obra pública carretera ejecutada por el Estado	(Obra de infraestructura carretera realizada en el año t / obra de infraestructura carretera en el año t -1)-1 *100	incrementar 5 %	384.61 km	100%
	Propósito	Porcentaje de obra pública carretera ejecutada	Total de obras de infraestructura carretera realizadas / Total de obra carretera programadas *100	100%	50 obras	100%

**Fuente:** Elaborado por TECSO con información proporcionada por la dependencia y el portal del estado de Colima: <http://www.col.gob.mx/finanzas/contenido/MTA5OTI>, visto el 13 de diciembre de 2019.

En el año 2017, a la infraestructura fue localizada en el portal del gobierno del estado de Colima, mientras que en el 2018 la información fue proporcionada por la SEIDUR.

Como se puede observar, los objetivos están medidos por diferentes indicadores, sin embargo, presentan un resultado a 2017 de 886.01 km y para 2018 se estableció como meta aumentar el 5%. Si se toma el método de cálculo del ejercicio fiscal evaluado se tendría que se hizo 56.59% menos que en 2017. O bien, si tomamos el 5% del total de 2017 se tiene el resultado

de 43%. Cabe señalar que el propósito no es un indicador estratégico, sino de gestión. Ya que el denominador depende de la SEIDUR.

Por lo que se recomienda que a nivel de Fin 2018 sea el dato de línea base y para el propósito se defina un indicador estratégico.

Otra evaluación que se encontró a nivel nacional, fue la Evaluación en materia de Diseño del Programa Presupuestario (Pp) K-003 "Proyectos de Construcción de Carreteras", 2018 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Es apropiado tomar en cuenta esta evaluación ya que forma parte de la estructura programática del ramo 09 Comunicaciones y Transportes, en conjunto con centro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. A continuación se presenta su MIR con los dos primeros niveles:

<b>Cuadro 7.3 MIR del Programa Presupuestario (Pp) K-003 "Proyectos de Construcción de Carreteras", 2018</b>			
	<b>Objetivo</b>	<b>Nombre del indicador</b>	<b>Método de cálculo</b>
<b>Fin</b>	Contribuir a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social mediante la conservación de las condiciones físicas de caminos rurales y alimentadores.	Puntaje en el subpilar Infraestructura de Transporte del Foro Económico Mundial	El Índice es calculado por el Foro Económico Mundial utilizando estadísticas públicas disponibles y la Encuesta de Opinión Ejecutiva, una encuesta realizada por el organismo en conjunto con una red de institutos asociados...
		Porcentaje de la Red Rural y Alimentadora en mejores condiciones físicas obtenidas con los trabajos de Conservación y Reconstrucción	((Número de kilómetros conservados y reconstruidos de caminos rurales y alimentadores en el año) / (Total de kilómetros de la red de caminos rurales y alimentadoras)) x 100
<b>Propósito</b>	Los usuarios de caminos rurales y alimentadora cuentan con seguridad y mejores condiciones físicas de la infraestructura carretera	Porcentaje de la población rural que se beneficia con la conservación y reconstrucción de caminos rurales y alimentadores.	((Población rural de los municipios beneficiada por la conservación y reconstrucción de caminos rurales y alimentadores) / (Total de la población rural)) *100
<b>Fuente:</b> Elaborado por TECSO con base en la información de la evaluación: Evaluación en materia de diseño - 2018 Pp K-003 "Proyectos de construcción de carreteras"			

En el nivel del Fin se aprecia que se tiene dos indicadores. El primero se apoya en el puntaje subpilar, el cual menciona que mide varios factores que son: Calidad global de la infraestructura, calidad de carreteras y calidad de infraestructura ferroviaria. Sin embargo se debe considerar las cualidades descritas en el objetivo (transporte, logística multimodal, costos competitivos, mejore la seguridad, el desarrollo económico y desarrollo social), para contar con un indicador que mide estos.

## Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas y Recomendaciones (FODA).

Fortalezas	Recomendaciones
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>El convenio se encuentra con un objetivo y propósito bien definido dentro del PAT, así como el documento que justifica su creación.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>Seguir contratando los peritos para tener una constante supervisión y monitoreo de las obras ejecutadas por la SEIDUR.</p>
<p>La SEIDUR presenta avance de las obras de <b>conservación, reconstrucción y modernización</b> trimestralmente al Estado de Colima, es decir, recolecta información para monitorear su desempeño.</p>	<p>Seguir organizando la programación de las obras mediante el PAT, y poner en marcha el SIGOBRAS</p>
<p>El programa cuenta con una estrategia de cobertura para atender las necesidades de la</p>	<p>Llevar a cabo la focalización a través de áreas de enfoque para</p>

infraestructura carretera en el Estado de Colima	que los resultados presenten mayores avances y su desempeño se reconozca
La SEIDUR trabaja a través del inventario las actas de priorización y otros instrumentos para cubrir las necesidades en materia de infraestructura carretera.	Mantener el sistema de operación para la ejecución de las obras, así como los actos de entrega de obra.

Oportunidades	Recomendaciones
Es la primera vez que el programa se evalúa por una instancia técnica externa.	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.
Es la primera vez que el programa se evalúa por una instancia técnica externa.	Dar seguimiento a los Aspectos Susceptibles de Mejora, con la finalidad de dar seguimiento normativo en la materia.
Mantener el convenio de <b>Conservación y reconstrucción de caminos rurales y caminos alimentadoras</b> 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.	Continuar aprovechando los recursos provenientes de diferentes fuentes de financiamiento, de tal manera que se <b>eficiente</b> su uso en la ejecución para el cual está destinado.

Debilidades	Recomendaciones
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.	Homogeneizar la problemática descrita en un diagnóstico, para realizar acciones coordinadas que contribuyan a solventar el problema planteado en materia de carretera.
En materia de cobertura y focalización en 2018 se mide a través de beneficiarios "población".	Fortalecer las acciones llevadas en 2019 para tratar la cobertura mediante áreas de enfoque (km).
Se presenta una MIR carente de elementos (método de cálculo, frecuencias de medición) e insuficientes medios de verificación	Se recomienda ajustar la MIR de manera coherente siguiendo la Metodología del Marco Lógica (MML).
Las actividades están plasmadas a partir de fuentes de financiamiento.	Se recomienda establecer actividades sustantivas que permiten la elaboración de cada uno de los componentes.
El programa define la complementariedad con otros programas. Entre ellos: <b>Programa Infraestructura Complementaria para el Desarrollo Económico, Infraestructura para el Manejo de Residuos, Infraestructura Social y Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.</b> Cada uno opera de manera distinta, sin embargo, las actividades son iguales; planteadas como fuentes de financiamiento.	Identificar otros programas que contribuyan al objetivo del <b>Programa Infraestructura Carretera</b> , a través de instituciones o dependencias que aborden el tema de Infraestructura no habitacional (vías, carreteras, puertos, etc.), más no por fuente de financiamiento.
El Manual de Procedimientos de la Secretaría de Infraestructura de Desarrollo Urbano se encuentra en actualización.	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.
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.	Implementar de manera prioritaria la herramienta llamada "SIGOBRAS", la cual permitirá dar seguimiento a cada obra de forma específica.
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.	Se recomienda ajustar la MIR de manera coherente siguiendo la Metodología del Marco Lógica (MML).
La SEIDUR no cuenta en su página web con datos sobre transparencia pública.	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.
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.	Al ser un programa con área de enfoque se debe establecer una estrategia que permita medir la satisfacción de la población general.
El fin se encuentra definido como tasa de variación y presenta resultados inciertos ya que en 2017 no se contaba con las mismas variables.	Tomar como línea base el dato 2018 con la finalidad de presentar resultados sobre el avance del programa.
El indicador del propósito está establecido como indicador de gestión.	Se recomienda diseñar un indicador estratégico que permita ver los resultados a partir de las funciones de la SEIDUR.

Amenazas	Recomendaciones
Existencia de fenómenos naturales que puedan afectar las obras civiles, en este caso (vías, carreteras, puentes, etc.).	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.
Que la política pública federal enfoque mayores recursos a otras zonas del país.	Gestionar convenios o implementar una política estatal, para priorizar las obras que permitan el crecimiento del Estado.
El Plan Nacional de Desarrollo actual no está estructurado conforme a lo establecido en la Ley General de Planeación	Se recomienda identificar dentro del mismo documento algún precepto establecido en materia de infraestructura carretera.

## Conclusiones.

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 técnicamente incorrecto. 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, aunque se cuente con un árbol de problemas no se refleja en el planteamiento de la SEIDUR y la SPF de Colima. 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, y cause una nula contribución a los objetivos del mismo, 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 y coherentes, 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<sup>15</sup>, 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.

---

<sup>15</sup> Para mayor información ingresar en el siguiente enlace: <http://www.infomexcolima.org.mx/>

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.

**"Valoración Final del programa"**

**Nombre del Programa:** 98 Infraestructura Carretera

**Modalidad:** CONVENIO

**Dependencia/Entidad/Organismo:** Secretaria de Infraestructura y Desarrollo Urbano

**Unidad Responsable:** Dirección de Caminos

**Tipo de Evaluación:** Evaluación de consistencia y resultados.

**Año de la Evaluación:** 2018

Tema	Nivel	Justificación
Diseño	27 de 36=75%	Se obtuvo esta calificación debido a que se tienen diferentes fuentes de información que provienen de otras instituciones. Lo cual, genera problemáticas en los diagnósticos en materia de infraestructura carretera.
Planeación y Orientación a Resultados	15/24=62%	Cuentan con instrumentos de planeación, sin embargo, se carece de indicadores (excepto MIR a nivel estratégico) que permitan medir la contribución a estos. Asimismo, no se cuenta con ASM, ya que es la primera vez que se evalúa este programa.
Cobertura y Focalización	4/4=100%	Este se puede mantener, si el programa lleva a cabo la focalización de la atención bajo áreas de enfoque.
Operación	43/48=89%	Se obtuvo este promedio, debido a que el software creado para administrar las obras aún no está finalizado.
Percepción de la Población Atendida	1/4=25%	Esta calificación fue obtenida, debido a que SEIDUR no generó durante ese año las herramientas necesarias para conocer la percepción de la población atendida.
Resultados	6/20=30%	El indicador de propósito está establecido como indicador de gestión.
<b>Valoración Final</b>	<b>96/136=70%</b>	

## Ficha Técnica con los datos generales de la instancia evaluadora y el costo de la evaluación

<b>Nombre de la instancia evaluadora:</b>	Tecnología Social para el Desarrollo SA de CV
<b>Nombre del coordinador de la evaluación:</b>	Víctor Manuel Fajardo Correa
<b>Nombres de los principales colaboradores:</b>	Lorena Gutiérrez Ugalde Patricio Martínez Nava Ricardo Vázquez Duran
<b>Nombre de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación:</b>	Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SEIDUR).
<b>Nombre del titular de la unidad administrativa responsable de dar seguimiento a la evaluación:</b>	Arq. Lizzette del Carmen Cardona Rodríguez
<b>Forma de contratación de la instancia evaluadora:</b>	Invitación restringida a cuando menos 3 personas
<b>Costo total de la evaluación:</b>	\$174,000.00
<b>Fuente de financiamiento:</b>	Estatal

## Bibliografía

- Aguilar, L. F. (2009). Marco para el análisis de las políticas públicas. En F. y. Mariñez, *Política pública y democracia en América Latina del análisis a la implementación*. Distrito Federal: Porrúa.
- Cantón Santana, G. (2019). Orígenes de la Metodología de Marco Lógico.
- CIDE. (2018). *Hacia una política social integral*. Obtenido de Hacia una política social integral : <http://politicassocialintegral.inpp.cide.edu/>
- Coach Affaire Consultores. (2018). *Informe final de la evaluación en materia de diseño al programa presupuestario K003 "Proyectos de Construcción de carreteras", 2018*. Ciudad de México.
- Diario Oficial de la Federación . (2013). *Programa sectorial de comunicaciones y transportes 2013-2018*. Ciudad de México .
- Diario Oficial de la Federación. (2013). *CONVENIO de Coordinación en materia de reasignación de recursos que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el. Colima*.
- Diario Oficial de la Federación. (25 de junio de 2018). *Ley General de Desarrollo Social*. Obtenido de Ley General de Desarrollo Social: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/264\\_250618.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/264_250618.pdf)
- DOF. (11 de agosto de 2014). *Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión*. Obtenido de Ley Orgánica de la Administración Pública Federal: <https://sre.gob.mx/images/stories/marconormativodoc/leyes/leyorganica.pdf>
- DOF. (2014). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. *Diario Oficial de la Federación*, 62.
- DOF. (2015). Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria. *Diario Oficial de la Federación*,.
- DOF. (2016). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*.
- DOF. (30 de marzo de 2016). *Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: CONEVAL*. Obtenido de CONEVAL: [https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/NME/Documents/Reglamento\\_de\\_la\\_LeyFederal\\_de\\_Presupuesto\\_y\\_ResponsabilidadHacendaria.pdf](https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/NME/Documents/Reglamento_de_la_LeyFederal_de_Presupuesto_y_ResponsabilidadHacendaria.pdf)
- DOF. (30 de enero de 2018). *CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN*. Obtenido de Ley de Coordinación Fiscal: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/31\\_300118.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/31_300118.pdf)
- DOF. (2018 de Enero de 2018). Ley de Coordinación Fiscal. *DOF*.
- DOF. (2018). Ley General de Contabilidad Gubernamental. *Diario Oficial de la Federación*, 15.

- DOF. (2018). *Ley General de Contabilidad Gubernamental* . Ciudad de México. .
- Gobierno del Estado de Colima . (2017). *Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021*. Colima.
- Ley General de Desarrollo Social. (25 de junio de 2018). *Diario Oficial de la Federación*. Obtenido de Diario Oficial de la Federación:  
[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/264\\_250618.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/264_250618.pdf)
- Periodico Oficial del Estado de Colima. (2015). *LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN*. Colima.
- Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018. (29 de Abril de 2014). *Diario Oficial de la Federación* . Obtenido de Diario Oficial de la Federación:  
[http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014)
- Sánchez García, J. (2016). *Instituto de Investigaciones Jurídicas*. Obtenido de UNAM:  
<https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/gaceta-mexicana/article/view/7465/6731>
- SCT. (2015). *Programas de Caminos rurales y alimentadores*. Ciudad de México.
- SCT. (2018). *Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras 2018*. Ciudad de México.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2015). *Infraestructura para la producción y la comercialización en el desarrollo regional, "Programas de Caminos rurales y alimentadoras*. Obtenido de Infraestructura para la producción y la comercialización en el desarrollo regional, "Programas de Caminos rurales y alimentadoras:  
<http://www.sct.gob.mx/obrapublica/MarcoNormativo/7/7-4.pdf>
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público: DPBE19094X. (2019). *Diplomado Presupuesto basado en Resultados 9a edición* . Obtenido de Diplomado Presupuesto basado en Resultados 9a edición : <http://www.mexicox.gob.mx/courses/course-v1:SHCP+DPBE19094X+2019-09/info>
- Secretaría de Planeación y Finanzas . (2019). *Estudio para la Creación y Modificación de Programas Presupuestarios*.