



# **K-021 “Infraestructura marítimo- portuaria”**



**Contenido**

**DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO (PP)..... 3**

**1. INTRODUCCIÓN..... 3**

**2. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA ..... 4**

**3. ANÁLISIS DE POBLACIONES ..... 5**

**3.1. POBLACIÓN POTENCIAL..... 6**

**3.2. POBLACIÓN OBJETIVO ..... 6**

**3.3. FUENTE DE INFORMACIÓN Y FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN ..... 8**

**4. ÁRBOL DEL PROBLEMA..... 9**

**5. ÁRBOL DE OBJETIVOS..... 10**

**5.1. ANÁLISIS DE AFECTACIONES DIFERENCIADAS..... 10**

**6. VINCULACIÓN CON LA PLANEACIÓN NACIONAL DEL DESARROLLO ..... 14**

**7. DISEÑO OPERATIVO ..... 15**

**7.1. MODALIDAD PRESUPUESTARIA ..... 16**

**7.2. UNIDADES RESPONSABLES ..... 17**

**7.3. BIENES Y SERVICIOS ..... 18**

**7.4. REGISTRO DE POBLACIÓN ATENDIDA ..... 18**

**8. ANÁLISIS DE SIMILITUDES, COMPLEMENTARIEDADES Y DUPLICIDADES..... 19**

**9. INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO ..... 19**

**10. ANÁLISIS PRESUPUESTAL..... 20**



## Datos de identificación del Programa presupuestario (Pp)

Ramo	13 MARINA
Modalidad del Pp	K
Clave del Pp	021
Denominación Pp	<i>Infraestructura marítimo-portuaria.</i>

### 1. Introducción

La Dirección General de Puertos tiene como objeto principal el desarrollo estratégico y armónico de los Puertos y Litorales Mexicanos, por medio del Sistema Portuario Nacional busca la excelencia mediante la optimización de procesos y rentabilidad de las empresas paraestatales federales del subsector marítimo portuario, controlando y coordinando la planeación de las actividades para que se ofrezca un servicio competitivo, fiable y de calidad; así como fomentar el crecimiento económico y social de las regiones y del país mediante la planeación, programación y gestión de inversiones para una infraestructura nueva y de calidad, con la finalidad de mejorar la eficiencia, la calidad de los servicios, atraer inversiones, seguridad de los usuarios, impulsar el crecimiento económico, para estar dentro del nivel de competencia global y que el Sistema Portuario Nacional se integre en el entorno como una fuente amigable de desarrollo de infraestructura en armonía con la ciudad y el medio ambiente.

La infraestructura portuaria existente en los puertos ha sido el resultado de importantes esfuerzos de inversión por parte del sector público y el sector privado. Ello ha hecho posible que el país cuente con una oferta para atender la demanda de servicios portuarios por parte de la industria exportadora, el comercio interno y, en general, por el aparato productivo nacional.

Actualmente, se requieren atender necesidades, en materia de infraestructura marítima portuaria para garantizar la atención de la demanda (evitando la sobrecapacidad del sistema) y potenciando la inversión privada, así como mejorar aspectos en materia legal, fomentar la competitividad portuaria para un manejo más eficiente de la carga y mejorar los estándares de calidad en los servicios portuarios.

El Sistema Portuario Nacional desempeña un papel fundamental para el crecimiento de la economía mexicana, ya que además de vincularla con los mercados mundiales, constituye una importante fuente de valor y de ventajas competitivas en los ámbitos nacional, regional y local, lo que coadyuvara a tener una economía competitiva que ofrezca bienes y servicios de calidad, mediante el incremento de la productividad, la competencia económica, la inversión en infraestructura y el fortalecimiento del mercado interno.



Por consiguiente, es importante garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura marítima portuaria principalmente en los puertos clasificados como no concesionados, para impulsar las actividades pesqueras y turísticas, mediante la implementación de los programas de construcción de la infraestructura marítimo-portuaria, con la finalidad de detonar el desarrollo económico de las regiones pesqueras y turísticas, de manera que estos sectores contribuyan a aprovechar las ventajas comparativas con las que cuenta México.

Es preciso señalar que la infraestructura portuaria existente en los puertos pesqueros construidos con inversión del sector público, en la mayoría de los casos dicha infraestructura se realizó hace más de 50 años, ocasionando un déficit en la operación de la infraestructura debido al crecimiento de la actividad en los puertos, las instalaciones a punto del colapso representan un riesgo latente para los usuarios, sin contar con medidas de seguridad mínimas necesarias, señalamiento, control de acceso, alumbrado público e instalaciones ni medidas de seguridad propias para el manejo de residuos, además de presentar asentamientos irregulares en las inmediaciones y sobre todo la falta de mantenimiento ha provocado que la infraestructura tenga un gran daño, por lo que, se debe considerar un nuevo estudio para valorar su demolición y/o sustitución por uno nuevo proyecto que sea factible para satisfacer las necesidades de cada región.

## 2. Definición del problema

La población objetivo está conformada por 103 puertos y 15 terminales habilitadas y sitios entre los que se encuentran refugios pesqueros y comunidades costeras, ribereñas y lagunares los cuales enfrentan limitaciones en su operación pesquera y/o turística.

El programa K021, Infraestructura marítimo-portuaria, tiene como objetivo central 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 construcción, ampliación y modernización de infraestructura marítimo portuaria; su área de enfoque son puertos no concesionados a cargo de la Secretaría de Marina, refugios para embarcaciones y comunidades costeras y ribereñas que presenten deficiencia en su infraestructura marítimo portuaria, que presenten un deterioro constante por la falta de mantenimiento o por la falta de construcción de obras de protección, obras de atraque, almacenamiento, operación, obras para navegación e instalaciones complementarias.



Por otra parte en lo que se refiere a la infraestructura marítima portuaria, existe insuficiencia en la capacidad de atraque de algunos puertos y la subutilización de muelles en otros; además, la mayoría se encuentran deteriorados físicamente en sus instalaciones y los servicios con que cuentan son deficientes.

Por otro lado existen puertos y refugios pesqueros que han resultado afectados por la presencia ocasional de fenómenos meteorológicos (ciclones y huracanes) o bien, por efectos naturales de erosión costera que destruye los accesos a la comunidad pesquera, propiciando el azolvamiento de los canales de navegación y acceso, por el constante deterioro de las obras de protección, como las escolleras, rompeolas, espigones y de las obras de atraque producida por la energía del oleaje que incide sobre estas.

La infraestructura portuaria tiene una vida útil y gran parte de ella se encuentra deteriorada físicamente en sus elementos estructurales y los servicios con que cuentan son deficientes y obsoletos.

En resumen, el costo de no construir, conservar y mantener la infraestructura marítima portuaria en el corto y mediano plazo, significara un mayor costo para el Gobierno Federal.

### 3. Análisis de poblaciones

Debido a la naturaleza de la problemática que se tiene, el área de enfoque son los puertos no concesionados, que requieren la construcción de obras marítimo portuarias, tales como muelles, rompeolas, espigones, vialidades, oficinas administrativas, andadores, canales de



navegación, dársenas operativas, terminales y señalamiento marítimo, lo que coadyuvará la generación de empleos productivos, privilegiando a las comunidades pesqueras y turísticas que se encuentran ubicadas en los 11,122 km de litoral en México, en los que existen una gran cantidad de sitios, en los cuales se desarrollan actividades como la pesca y el turismo en donde los pobladores ofrecen diversos servicios como paseos y actividades náuticas, que no cuentan con la infraestructura ni las condiciones de seguridad para esos efectos, por lo que la operación en esas circunstancias constituye un riesgo para los visitantes, siendo responsabilidad de esta Dirección General de Puertos brindar una infraestructura básica para el desarrollo económico de las Regiones dentro de nuestro país.

### **Clasificadas en refugios para embarcaciones**

- Comunidades costeras y ribereñas
- Pesqueras
- Turísticas

### **3.1. Población potencial**

Población potencial del programa K021 está conformada por 103 puertos y 15 terminales habilitadas y 32 refugios pesqueros, así como comunidades costeras, ribereñas y lagunares que son susceptibles de recibir obras nuevas construidas con recursos de este programa.

La Identificación del total de la población que presenta la necesidad y/o problema que justifica el programa y pudiera ser elegible para su atención; por sus características socioeconómicas y demográficas, así como por las actividades económicas de pesca para autoconsumo o venta en la comunidad y actividades turísticas que desarrollan en cada región.

Por tal motivo, contar con una infraestructura marítimo-portuaria nueva para llevar sus actividades económicas, incrementaría los niveles de crecimiento del sector pesquero y del turismo, así como salvaguardar la integridad de la comunidad, flota y sus tripulaciones, manteniendo en condiciones operativas la infraestructura costera, marítima y portuaria.

### **3.2. Población objetivo**

Los puertos no concesionados del Programa K021 Infraestructura marítimo-portuaria, está enfocado a la construcción y ampliación de la infraestructura marítimo-portuaria en las áreas de agua y de tierra, para la ampliación y/o restitución en su caso, de obras de protección, atraque, almacenamiento, edificios administrativos, instalaciones complementarias y vialidades.

Del universo de cobertura aproximado, la Dirección General de Puertos estableció la prioridad para la atención de 17 sitios con requerimientos de revisar la construcción de un nuevo proyecto o en su caso el mantenimiento de infraestructura marítimo portuaria en el periodo 2026-2028 en los siguientes sitios: San Felipe en el Estado de Baja California, Pichilingue en B.C.S., Puerto Peñasco y El Empalme, en el Estado de Sonora, La Reforma, Las Aguamitas y la desembocadura del Río Sinaloa, en el estado de Sinaloa y Playa Linda, Ixtapa Zihuatanejo, en



el Estado de Guerrero y Bahía de Puerto Ángel en el Estado de Oaxaca, para el Litoral de Océano Pacífico.

Para el Litoral del Golfo de México se consideraron como prioritarios: Boca del Río, Tecolutla, Cachalacas y Alvarado, en el Estado de Veracruz y por último Chiltepec en el estado de Tabasco.

En el año 2026, se programa llevar a cabo los siguientes proyectos para definir su construcción o mantenimiento en el litoral del Océano Pacífico, en el Estado de Sonora, la rehabilitación de los muelles de Puerto Peñasco; en el Estado de Baja California Sur, la rehabilitación del muelle del San Felipe y el Dragado de construcción en el Puerto de Pichilingue y en el Estado de Chiapas, la rehabilitación longitudinal costera del Puerto Madero; por el lado del litoral del Golfo de México, en el Estado de Veracruz, la rehabilitación de la protección marginal del Boulevard Manuel Ávila Camacho, Municipio de Boca del Río.

En el año 2027, se programa llevar a cabo los siguientes proyectos para definir su construcción o mantenimiento en el Litoral del Océano Pacífico, en el Estado de Sinaloa, los dragados de mantenimiento del Empalme, en el Estado de Sonora, dragado de mantenimiento en la Reforma la protección marginal en Puerto Chiapas, en el estado de Chiapas y la construcción de un muelle en Playa Linda en el Estado de Guerrero; en el Litoral del Golfo de México, en el Estado de Veracruz, el puerto del Sotavento y el dragado de mantenimiento en Chachalacas, en el Estado de Tabasco el dragado de mantenimiento de Chiltepec.

Para el 2028 en adelante se planea programar proyectos en ambos litorales; en el Estado de Sinaloa, el dragado en Las Aguamitas y Desembocadura del Río Sinaloa; en el Estado de Oaxaca, la rehabilitación del muelle de Puerto Ángel y finalmente, Tecolutla y Boca del Río, en el estado de Veracruz; así como diversos estudios para la realización de los proyectos a ejecutar durante el año 2028 en adelante, además de la gestión de los permisos y autorizaciones en materia ambiental y de vertimiento.

La importancia de llevar a cabo estos proyectos y realizar las obras previstas se fundamenta en su capacidad para mantener e impulsar los niveles de crecimiento del sector pesquero, apoyar el desarrollo de las actividades náuticas y el turismo, así como para salvaguardar la integridad de la comunidad, flota y sus tripulaciones, manteniendo en condiciones operativas la infraestructura costera, marítima y portuaria.

El Programa K021 Infraestructura marítimo-portuaria, en el periodo 2026-2028, está enfocado a la rehabilitación de la infraestructura marítimo-portuaria en las áreas de agua y de tierra de los puertos no concesionados, para el mantenimiento, de obras de protección, atraque, almacenamiento e instalaciones complementarias.



### 3.3. Fuente de información y frecuencia de actualización

- Documento mecanismo de planeación 2025-2028, Dirección General de Puertos, Dirección de Instalaciones Marítimas Portuarias.
- Manual de Dimensionamiento Portuario. Dirección General de Puertos, Dirección de Instalaciones Marítimas Portuarias.
- Análisis costo-beneficio de los proyectos de infraestructura marítimo portuaria para el registro en la cartera de inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Dirección General de Puertos, Dirección de Instalaciones Marítimas Portuarias y Dirección de Análisis Financiero, Tarifas y Estadística.
- Lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio establecen los requerimientos de información en cuanto a la presentación de la evaluación socio económica de los programas y proyectos de inversión. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 2013.
- Manual de organización de la Secretaría de Marina, enero de 2024.
- Ley de Puertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993.
- Reglamento de la Ley de Puertos.



#### 4. Árbol del problema





## 5. Árbol de objetivos



### 5.1. Análisis de afectaciones diferenciadas

En el caso de la identificación de afectaciones diferenciadas, las cuales corresponden a patrones de comportamiento o manifestaciones del problema público que afecta de manera distinta a cierto grupo de la población, territorio y medio ambiente, debido a las condiciones adversas que se presentan.

Para realizar el análisis, se procede a contestar una serie de preguntas que permitirán identificar los principales elementos del diseño del Pp y que estos tengan relación o efectos diferenciados, que pudieran tener una alineación con alguna otra temática contenida en los anexos transversales.

<b>Preguntas clave</b>	¿El problema o necesidad pública afecta de manera diferente a algún grupo de población, territorio o medio ambiente específico?
	Sí, el problema afecta de forma diferenciada a <b>comunidades pesqueras, costeras y ribereñas</b> , particularmente aquellas ubicadas en <b>puertos no concesionados</b> con infraestructura marítima deteriorada o inexistente. Estas poblaciones dependen directamente de la pesca artesanal y el turismo local, por



lo que el déficit de infraestructura limita su desarrollo económico y representa un riesgo para su seguridad.

¿Alguna población, territorio o recurso natural específico presenta mayores desventajas respecto a otras poblaciones, territorios o recursos naturales?

Sí, las poblaciones ubicadas en refugios pesqueros, así como en comunidades ribereñas y lagunares de difícil acceso presentan mayores desventajas frente a zonas portuarias concesionadas o comerciales. Estas comunidades suelen contar con **menor infraestructura, mayor marginación social y alta vulnerabilidad a fenómenos meteorológicos**, lo cual agrava su situación.

¿Algún grupo de población, territorio o medio ambiente específico experimenta de manera diferente las causas que dan origen al problema público o sus efectos?

Sí, las **comunidades costeras del Pacífico y del Golfo de México** enfrentan impactos diferenciados según la región:

- En el **Pacífico**, el oleaje, erosión y ciclones afectan directamente la infraestructura portuaria y los accesos.
- En el **Golfo**, fenómenos como el azolvamiento de canales de navegación y la pérdida de terreno por erosión también son críticos. Los efectos del deterioro se reflejan más fuertemente en **grupos económicamente dependientes de la pesca y el turismo**, quienes tienen menor capacidad de adaptación y recuperación.

¿El problema identificado tiene efectos negativos sobre el medio ambiente o se ve intensificado por condiciones medioambientales?

Sí, el problema tiene un **doble vínculo con el medio ambiente**:

- **Efectos negativos:** El deterioro y abandono de infraestructura portuaria puede provocar contaminación por residuos sólidos y aguas residuales, ausencia de manejo adecuado de desechos pesqueros y vertimientos no regulados.
- **Factores que lo intensifican:** Los efectos del **cambio climático**, como el aumento en la frecuencia e intensidad de ciclones, oleajes severos, y erosión costera, han acelerado el deterioro de infraestructura portuaria y aumentado el riesgo en comunidades vulnerables.

¿El Programa presupuestario realiza alguna actividad o provee algún bien o servicio que atienda a una población específica?

Sí, el programa K021 está diseñado para **beneficiar directamente a las comunidades pesqueras, ribereñas y turísticas**, especialmente en los **puertos no concesionados** bajo la administración de la Secretaría de Marina. A través de



la construcción, rehabilitación y mantenimiento de infraestructura marítimo-portuaria, el programa **provee servicios básicos de infraestructura para actividades económicas locales.**

¿Cuál es el mecanismo de contribución del Pp para atender a dicha población?

- **Diseño y ejecución de proyectos de infraestructura portuaria** en comunidades con mayor vulnerabilidad o deterioro.
- **Construcción o rehabilitación de muelles, rompeolas, escolleras, dársenas, vialidades y señalamiento** para mejorar las condiciones de operación y seguridad.
- **Planeación multianual (2026-2028)** priorizando 17 sitios críticos.
- **Evaluación técnico-económica y ambiental** para garantizar la factibilidad y sostenibilidad de las intervenciones.

¿Actualmente se cuenta con algún(os) indicador(es) que mida(n) dicho mecanismo?

Sí, existen varios instrumentos e indicadores utilizados por la Dirección General de Puertos y el programa K021:

- **Estadística Mensual y Anuario de Movimiento Portuario**, que reportan actividad económica, número de embarcaciones atendidas, y volumen de carga o pasajeros.
- **Informes Técnicos durante el desarrollo de la obra**, que documentaron los avances físicos y financieros de infraestructura construida.
- **Análisis Costo-Beneficio** registrados ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que incluyen indicadores de rentabilidad social, población beneficiada y recuperación de la inversión.
- **Indicadores internos de desempeño** asociados a metas anuales del Programa K021: número de proyectos ejecutados, metros de muelles rehabilitados o dragados realizados.



Ejemplos de grupos de población, territorios o recursos naturales		
<b>Grupos de población</b>	Mujeres u objetivos en materia de igualdad de género	<input type="checkbox"/>
	Comunidades indígenas y afromexicanas	<input type="checkbox"/>
	Personas adultas mayores	<input type="checkbox"/>
	Personas con discapacidad	<input type="checkbox"/>
	Personas jóvenes	<input type="checkbox"/>
	Niñas, niños y adolescentes	<input type="checkbox"/>
	Personas migrantes y/o en tránsito	<input type="checkbox"/>
	Otros grupos de población vulnerables	<input type="checkbox"/>
<b>Medio ambiente y territorio</b>	Regiones del país	<input checked="" type="checkbox"/>
	Contexto urbano o rural	<input checked="" type="checkbox"/>
	Recursos o patrimonio natural	<input checked="" type="checkbox"/>
	Cambio climático	<input checked="" type="checkbox"/>
	Otros elementos del entorno	<input checked="" type="checkbox"/>

**¿Actualmente el Pp atiende alguna temática específica relacionada con los Anexos Transversales del PEF se encuentra integrado a alguno?**

Erogaciones para el Desarrollo Integral, Intercultural y Sostenible de los Pueblos y Comunidades Indígenas y Afromexicanas	<input type="checkbox"/>
Erogaciones para la Igualdad entre Mujeres y Hombres	<input type="checkbox"/>
Erogaciones para el Desarrollo de los Jóvenes	<input type="checkbox"/>
Programa Especial Concurrente para el Desarrollo Rural Sustentable	<input type="checkbox"/>
Programa de Humanidades, Ciencias, Tecnologías e Innovación	<input type="checkbox"/>
Estrategia de Transición para Promover el Uso de Tecnologías y Combustibles más Limpios	<input type="checkbox"/>
Recursos para la Atención de Grupos Vulnerables	<input type="checkbox"/>
Recursos para la Adaptación y Mitigación de los Efectos del Cambio Climático	<input type="checkbox"/>
Recursos para la Atención de Niñas, Niños y Adolescentes	<input type="checkbox"/>
Prevención, Detección, Investigación y Sanción de Hechos de Corrupción	<input type="checkbox"/>
Sistema Nacional de Cuidados	<input type="checkbox"/>

En caso de ser afirmativo, ¿cuál es la razón por la cual se encuentra en dicho anexo?



## 6. Vinculación con la Planeación Nacional del Desarrollo

La infraestructura portuaria también enfrenta desafíos. La falta de competitividad debido a deficiencias en tecnología, conectividad logística y regulación impide que los puertos mexicanos se posicionen como actores clave en el comercio internacional, lo que afecta directamente nuestra economía y empleo.

Para lograr una competitividad global, México debe consolidar una autoridad marítima nacional que regule de manera eficiente y brinde seguridad a las operaciones marítimas y portuarias. Asimismo, se debe impulsar la modernización del sector, mejorando la infraestructura y optimizando la logística para fomentar un crecimiento económico equilibrado en todas las regiones del país, con énfasis en el desarrollo de un modelo económico sostenible y competitivo a nivel global.

Eje General 3 Economía moral y trabajo

Objetivo 3.7

Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.

Estrategia 3.7.2

Fomentar la construcción, modernización y conservación de la infraestructura de transporte para garantizar la movilidad de personas, bienes, servicios y turistas nacionales e internacionales, asegurando condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Estrategia 3.7.4

Incrementar la conectividad regional a través del transporte aéreo y marítimo, con el desarrollo de infraestructura y adquisición de equipamiento, para ofrecer servicios seguros, modernos y sostenibles, que cumplan con las normativas nacionales e internacionales y promuevan el dinamismo del sector turístico.

### PROGRAMA SECTORIAL DE MARINA

Objetivo 3. Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional.

Estrategia 3.6 Optimizar el mantenimiento de los puertos y la seguridad de las vías navegables mediante acciones sistemáticas de dragado y levantamientos hidrográficos, para fortalecer el desarrollo portuario nacional.



## OBJETIVO DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Objetivo 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

Meta 8. Proteger los derechos laborales y promover un entorno de trabajo seguro y protegido para todos los trabajadores, incluidos los trabajadores migrantes, en particular las mujeres migrantes y las personas con empleos precarios.

Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

Meta 1. Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos.

Submeta1. Fomentar el desarrollo económico.

Submeta 2. Fomentar el bienestar humano.

Submeta 3. Acceso equitativo y asequible a la infraestructura.

### Misión de la Dirección General de Puertos

Propiciar el desarrollo estratégico y armónico de los Puertos y Litorales Mexicanos, mediante la instrumentación de políticas y programas para atender eficientemente las necesidades de transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

Una de las tareas sustantivas de la Dirección General de Puertos es construir, ampliar, modernizar, mantener y rehabilitar la infraestructura marítimo portuaria, principalmente en los puertos no concesionados, los que en su mayoría se asocian a la actividad pesquera y cada vez más están asociadas al turismo como actividad alterna y complementaria; por lo que de manera sistemática se realizan obras y estudios marítimo portuarios.

## 7. Diseño operativo

La Dirección General de Puertos tiene como fin dar cumplimiento a los objetivos y metas en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y en particular atender las demandas de las comunidades costeras y apoyar el desarrollo de las actividades económicas propias de esas zonas como la pesca ribereña, las actividades náuticas y el turismo en un marco ambientalmente sustentable, así como la protección de la línea costera.

El logro de los objetivos se finca en la ejecución de las siguientes acciones principales:

- Detectar necesidades de ampliación y construcción de nueva infraestructura portuaria, marítima y de dragado para integrar la planeación estratégica para la atención de la infraestructura del Sistema Portuario Nacional.
- Desarrollar los proyectos ejecutivos, los que incluyen los proyectos arquitectónicos, de



ingeniería y memorias descriptivas y de cálculo, así como los de factibilidad.

- Con base en los estudios y proyectos ejecutivos, elaborar sistemáticamente programas de obras de ampliación, modernización y construcción de infraestructura portuaria y de dragado tendientes a dar cobertura al universo de puertos.
- Tramitar la obtención de permisos necesarios ante otras Dependencias del ejecutivo Federal para la realización de las obras programadas.
- Ejecutar las obras de construcción, ampliación, conservación y mantenimiento de la infraestructura portuaria y del dragado de acuerdo con las prioridades previamente establecidas.

Para dar solución a lo antes expuesto, se tiene estructurado el programa de obras de construcción y ampliación, mantenimiento, conservación y rehabilitación de la infraestructura marítimo-portuaria, estudios y proyectos, el cual se realiza con base a la inspección y, en algunos casos, a solicitud de los Ayuntamientos, Gobiernos Municipales y Estatales.

## 7.1. Modalidad presupuestaria

En el contexto presupuestario, la "modalidad presupuestaria" se refiere a la forma en que se organizan y presentan los gastos públicos, incluyendo la inversión y las actividades de regulación y fomento. Esta organización se realiza a través de clasificaciones que permiten analizar y controlar el gasto por dependencia, función, tipo de gasto y programa presupuestario.

La modalidad presupuestaria se divide en tres grupos generales de instrumentos de diseño, las cuales se describen a continuación: sustantivas (Transferencia, bien o servicio público directo a la población), soporte (Inversión en capital y actividades de regulación y fomento) y entorno (Actividad administrativas, operativas y fondos).

Con base en lo anterior, la modalidad adecuada de acuerdo con el bien o servicio que se requiere generar es la de "soporte", ya que, esta considera el programa presupuestario denominado con la modalidad "K" Proyectos de Inversión en Infraestructura y Obra Pública, la inversión se refiere a la adquisición de bienes de capital y activos fijos, así como a la realización de obras públicas que incrementan la capacidad productiva del país, la inversión pública es fundamental para el desarrollo económico y social, ya que puede generar empleo, por lo que, al mejorar y conservar la infraestructura marítimo-portuaria se tendría un impacto positivo para mejorar la calidad de vida de la población.

La Dirección General de Puertos a través de la clave presupuestaria K021, con nombre presupuestario Infraestructura marítimo-portuaria, permite coadyuvar para construir, ampliar, modernizar, mantener y rehabilitar la infraestructura marítimo portuaria, principalmente en los puertos no concesionados que, en su mayoría se relacionan a la actividad pesquera y al turismo como actividad complementaria; por lo que de manera sistemática se tienen que realizar obras y estudios marítimo portuarios.



## 7.2. Unidades Responsables

UR 411 Dirección General de Puertos

Atribuciones de la Dirección de Instalaciones Marítimas Portuarias, de la Dirección General de Puertos, Ley de Puertos de acuerdo con los siguientes artículos:

Artículo 6.- Corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determinará su determinación, localización geográfica y su clasificación por navegación.

Artículo 16.- La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá:

VI. Construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público.

En el Reglamento de la Ley de Puertos en el Artículo 28, establece que los Puertos que no cuenten con administración portuaria integral estarán a cargo de la Secretaría, por conducto de la unidad administrativa que corresponda, la que designará Administradores Federales, los cuales reportarán a dicha unidad las actividades relacionadas con su gestión, además, en el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina en el Artículo 33, se establece que la Dirección General de Puertos tiene las siguientes atribuciones:

V.- Construir y supervisar obras en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público.

VI.- Dar mantenimiento a la infraestructura a su cargo.

Para el caso de las Administraciones Portuarias Integrales, el Artículo de la Ley de Puertos que las rige es:

### Capítulo V

#### Administración portuaria Integral

ARTÍCULO 39.- La administración portuaria integral será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.

ARTÍCULO 40.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

III. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común.



### 7.3. Bienes y servicios

El Programa K021.- Infraestructura marítimo-portuaria, en el periodo 2026-2028, está enfocado a la construcción y rehabilitación de la infraestructura marítimo-portuaria en las áreas de agua y de tierra de los puertos no concesionados, realizando obras de protección, atraque, almacenamiento e instalaciones complementarias, se tienen programados los siguientes proyectos:

En el Estado de Sonora, la rehabilitación de los muelles de Puerto Peñasco; en el Estado de Baja California Sur, la rehabilitación del muelle del San Felipe y el Dragado de construcción en el Puerto de Pichilingue y en el Estado de Chiapas, la rehabilitación longitudinal costera del Puerto Madero y la rehabilitación de la protección marginal del Boulevard Manuel Ávila Camacho, Municipio de Boca del Río, en Estado de Veracruz.

Dragados de mantenimiento del Empalme y en la Reforma, en el Estado de Sonora, la protección marginal en Puerto Chiapas, en el estado de Chiapas, así como, la construcción de un muelle en Playa Linda en el Estado de Guerrero; en el Estado de Veracruz, la construcción del puerto del Sotavento y el dragado de mantenimiento en Chachalacas y en el Estado de Tabasco el dragado de mantenimiento de Chiltepec.

En el Estado de Sinaloa, el dragado en Las Aguamitas y la desembocadura del Río Sinaloa; en el Estado de Oaxaca, la rehabilitación del muelle de Puerto Ángel y finalmente, Tecolutla y Boca del Río, en el estado de Veracruz, así como diversos estudios para la realización de los proyectos a ejecutar durante el año 2028 en adelante, además de la gestión de los permisos y autorizaciones en materia ambiental y de vertimiento.

### 7.4. Registro de población atendida

#### Objetivo

Desarrollar infraestructura portuaria que permitan una operación portuaria segura, eficaz y eficiente, que promueva el desarrollo económico regional y la generación de empleos.

#### Estrategia

Modernizar, ampliar y mantener la infraestructura marítima, para mejorar las condiciones de seguridad e incentivar las actividades portuarias, pesqueras, recreo y turismo náutico.

#### Líneas de acción

- Construir y ampliar la infraestructura marítimo-portuaria.
- Conservar, mantener y mejorar la infraestructura marítimo-portuaria.
- Verificar la construcción, mantenimiento y conservación de la infraestructura marítima portuaria



Para realizar el monitoreo de avance de la obra, este se puede realizar mediante reportes de avance, estos pueden ser diarios, semanales o mensuales, adicionalmente se puede establecer el avance físico financiero mediante el registro de las estimaciones de obra, las cuales podrían ser pagadas en periodos semanales, quincenales o mensuales, dependiendo de lo que se establezca en los términos de referencia.

### 8. Análisis de similitudes, complementariedades y duplicidades

El Programa K021 se desarrolla de forma similar a otros programas presupuestarios K, sin embargo cuenta con la singularidad que atiende obras nuevas de infraestructura marítima-portuaria, la planeación de las misma y demás acciones que se realiza en puertos concesionados y no concesionados.

**Análisis de similitudes, complementariedades y duplicidades**

Nombre y clave del Pp	Dependencia o entidad	Problema público	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio generado	Relación identificada (Similitud, complementariedad o duplicidad)	Explicación
K021 Infraestructura marítimo-portuaria	13 Marina	Insuficiente y deteriorada infraestructura marítimo-portuaria en puertos no concesionados, lo cual limita el desarrollo económico, social y turístico de las comunidades costeras	Mejorar y modernizar la infraestructura marítimo-portuaria en puertos no concesionados para impulsar el desarrollo económico, turístico y social de las regiones costeras	17 sitios con necesidades de construcción o mantenimiento de la infraestructura	Litoral del golfo y del pacífico	Construcción de un nuevo proyecto o en su caso el mantenimiento de infraestructura marítimo portuaria	Ninguna	Aunque otros Pp consideran la construcción de infraestructura , ninguno se enfoca en el sector Marítimo-portuario de puertos no concesionados.

### 9. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

10 Ramo	Nombre del Ramo	13 Marina			
Clave Pp	Nombre del Pp	K021 Infraestructura marítimo-portuaria			
Nivel	Objetivo del Pp	Nombre del Indicador	Método de cálculo	Tipo del indicador Estratégico/Gestión	UR responsable del indicador
Fin	Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima	Porcentaje de participación del sector marítimo en la economía nacional.	$PSMEN = \frac{(Ac+Ps+CC+EGP+PEPM+FE+TM+TAI+TTM+SRTA)}{PIB\_anual} * 100$ Donde: PSMEN = Participación del sector marítimo en la economía nacional Ac= Acuicultura Ps= Pesca CC= Caza y captura	Estratégico	Dirección General de Fomento y Administración Portuaria.



	como instrumento de desarrollo nacional.		EGP= Extracción de petróleo y gas PEPM= Preparación y envasado de pescados y mariscos FE= Fabricación de embarcaciones TM= Transporte marítimo TAI= Transporte por aguas interiores TTM= Transporte turístico por agua SRTA= Servicios relacionados con el transporte por agua PIB_anual= Producto interno bruto anual		
Propósito	Condiciones seguras y eficientes para actividades pesqueras y turísticas en puertos no concesionados	Porcentaje de puertos intervenidos con infraestructura funcional respecto al total planificado	(Total de puertos intervenidos n/Total de puertos por intervenir del año n)-x100	Estratégico	411 Dirección General de Puertos
Componente	Infraestructura portuaria rehabilitada, construida o modernizada	Número de obras concluidas (muelles, rompeolas, vialidades, etc.)	(Número de obras portuarias concluidas) / (total de obras portuarias en el programa) X 100	Gestión	411 Dirección General de Puertos
Actividad	Estudios y proyectos técnicos elaborados (topohidrográficos, impacto ambiental, factibilidad)	Número de estudios entregados y aprobados	(Número de proyectos aprobados / (total de proyectos considerados) X 100	Gestión	411 Dirección General de Puertos
	Ejecución de obras en campo: construcción, mantenimiento y modernización	Proyectos ejecutados conforme al cronograma (%)	(Número de proyectos ejecutados conforme al cronograma/ Número de Proyectos ejecutados) X 100	Gestión	411 Dirección General de Puertos
	Gestión institucional para permisos, autorizaciones y coordinación intergubernamental	Número de convenios y permisos obtenidos	(Número de permisos obtenidos/Total de solicitudes de permisos entregados) X 100	Gestión	411 Dirección General de Puertos

## 10. Análisis presupuestal

### Recursos presupuestarios por capítulo de gasto

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	41,675,883.00
2000 Materiales y suministros	220,211.00
3000 Servicios generales	676,414.00
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	155,775.00
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	
6000 Inversión pública	
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	



8000 Participaciones y aportaciones	
9000 Deuda pública	
<b>Total</b>	<b>42,728,283.00</b>

### Fuente u origen de los recursos

Fuente de Recursos	Porcentaje respecto al presupuesto estimado
Recursos Fiscales	100
Otros recursos (especificar fuente(s))	
<b>Total</b>	<b>100</b>